Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 425 Wet houdende regels met betrekking tot de productie, de conformiteitsbeoordeling en het plaatsen aan boord van scheepsuitrusting (Wet scheepsuitrusting 2016)

Nr. 3 MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave **blz.**

kst-34425-3
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Het onderhavige wetsvoorstel geeft uitvoering aan de Europese richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van richtlijn 96/98/EG van de Raad (hierna: richtlijn scheepsuitrusting 2014). De richtlijn scheepsuitrusting 2014 moet uiterlijk op 18 september 2016 in nationale wetgeving zijn geïmplementeerd.

De richtlijn scheepsuitrusting 2014 vervangt richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake de uitrusting van zeeschepen (hierna: richtlijn scheepsuitrusting 1996). Deze richtlijn uit 1996 is geïmplementeerd in de sinds 18 oktober 2000 geldende Wet scheepsuitrusting. In de richtlijn scheepsuitrusting 2014 zijn de ervaringen uit de uitvoeringspraktijk verwerkt, en is aangesloten bij het Nieuw Wettelijk Kader (hierna: NWK) van de Europese Unie (hierna: EU). De doelstelling van de richtlijn is het verbeteren van de veiligheid op zee en het voorkomen van verontreiniging van de zee, door de internationale regelgeving voor scheepsuitrusting die wordt geplaatst aan boord van schepen die onder de vlag van een Europese lidstaat varen uniform toe te passen. Daarnaast beoogt de richtlijn het vrij verkeer van deze scheepsuitrusting in de EU te waarborgen. De van toepassing zijnde internationale regelgeving komt tot stand binnen de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO).

Met dit wetsvoorstel wordt de sinds 2000 geldende Wet scheepsuitrusting vervangen. Het voorstel bouwt voort op de Wet scheepsuitrusting 2000 en vult waar nodig deze aan met bepalingen die volgen uit de richtlijn scheepsuitrusting 2014. Dit wetsvoorstel wordt bij ministeriële regeling nader uitgewerkt. Er is voor gekozen om dit wetsvoorstel bij regeling uit te werken aangezien een gedeelte van de richtlijn gedetailleerde en administratieve materie betreft. Daarnaast biedt de richtlijn vrijwel geen ruimte voor nationale invulling of het maken van keuzen van beleidsinhoudelijke aard bij een aantal voorschriften. Ten slotte zal de regeling voorschriften bevatten die regelmatig en gemakkelijk kunnen moeten worden bijgewerkt. Dit maakt dat directe delegatie van de bevoegdheid tot het vaststellen van (nadere) regels aan de Minister het meest geschikt is. De nieuwe ministeriële regeling zal de Regeling keuringsinstanties wet scheepsuitrusting vervangen.

2. Richtlijn scheepsuitrusting 2014

Binnen de IMO is een aantal mondiale scheepvaartverdragen (MARPOL[1], SOLAS[2] en COLREG[3]) tot stand gebracht, die onder meer voorschriften (inclusief beproevingsnormen) bevatten omtrent de fabricage en het testen van scheepsuitrusting voordat deze aan boord van een schip wordt geplaatst, en omtrent de veiligheid van de uitrusting nadat deze aan boord is geplaatst. In de verdragen is voorgeschreven dat de vlaggenstaat van het schip er via certificering op toeziet dat de scheepsuitrusting voldoet aan de voorschriften met betrekking tot het ontwerp, de constructie en de prestaties. Daartoe worden door de IMO en diverse

---

[1] Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (MARPOL) (Trb. 1975, 147).
[2] Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS) (Trb. 1976, 157).
[3] Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (COLREG) (Trb. 1974, 51).

internationale en Europese normalisatieorganisaties[4] gedetailleerde beproevingsnormen (prestatie- en testnormen) ontwikkeld. Voor sommige uitrustingsonderdelen zijn (nog) geen beproevingsnormen tot stand gekomen.

Omdat de internationale voorschriften de vlaggenstaten de nodige flexibiliteit bieden voor wat betreft de concrete toepassing, heeft de Europese Commissie ter harmonisatie binnen de EU de richtlijn scheepsuitrusting 1996 vastgesteld. Deze richtlijn schrijft voor een aantal producten voor aan welke internationale voorschriften die producten moet voldoen en per wanneer deze moeten worden toegepast op de uitrusting. Deze producten met bijbehorende voorschriften zijn opgenomen in bijlage A.1 bij de richtlijn scheepsuitrusting 1996.

In de loop der jaren is gebleken dat de richtlijn scheepsuitrusting 1996 op een aantal vlakken tekort schiet. Het gaat daarbij onder meer om de ruimte die de richtlijn biedt om verschillende internationale voorschriften op een door de lidstaten gekozen moment te implementeren, de kwaliteit en controle op het werk van de aangemelde instanties en de effectiviteit van het markttoezicht. De beoogde geharmoniseerde toepassing in de EU is hiermee onvoldoende tot stand gekomen, wat ondermeer de interne marktwerking belemmert. Naast commercieel nadeel voor fabrikanten leidt dit tot risico's voor de veiligheid en het mariene milieu. Met de richtlijn scheepsuitrusting 2014 zijn de benodigde verbeteringen tot stand gebracht.

Ten eerste gaat de Europese Commissie op basis van de richtlijn scheepuitrusting 2014 per uitrustingsonderdeel het moment waarop die voorschriften van toepassing worden via uitvoeringsverordeningen vaststellen, teneinde het verschil in moment van implementatie van de diverse internationale voorschriften door de lidstaten weg te nemen. Deze gegevens worden opgenomen in een via internet makkelijk toegankelijke database. Bijlage A.1 bij de richtlijn scheepsuitrusting 1996 komt hiermee te vervallen. In het uitzonderlijke geval, wanneer een internationale norm ontbreekt of gebreken vertoont, kan de Europese Commissie, na raadpleging van deskundigen, tijdelijk zelf geharmoniseerde normen vaststellen, indien na analyse blijkt er een onaanvaardbare dreiging is voor de veiligheid van de scheepvaart of het mariene milieu.

Ten tweede zijn, met als doel de kwaliteit van aangemelde instanties te verbeteren, de eisen waaraan zij moeten voldoen uitgebreid. Dit betreft ondermeer de technische expertise en ervaring van het in te zetten personeel en de onafhankelijkheid, integriteit en transparantie van de bedrijfsvoering. Daarnaast is de aanmeldingsprocedure zelf aangescherpt via de invoering van een bezwaarprocedure waarbij de Europese Commissie of andere lidstaten bezwaren kunnen indienen tegen de aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie (hierna: CBI). Ook is in de richtlijn nieuw opgenomen dat de Europese Commissie kan besluiten om deze controles bij te wonen en dat de aangemelde instanties rechtstreeks dan wel via aangestelde vertegenwoordigers dienen deel te nemen aan de werkzaamheden van de door de Europese Commissie ingestelde coördinatiegroep van aangemelde instanties.[5]

---

[4] Naast normen opgesteld door de IMO gaat het hierbij om normen van de Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO), de Internationale Technische Commissie (IEC), de Europese Commissie voor Normalisatie (CEN), het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (Cenelec), de Internationale Telecommunicatie Unie (ITU) en het Europees Instituut voor Telecommunicatienormen (ETSI).

[5] Dit betreft de MarED groep die als doel heeft coördinatie en samenwerking tussen aangemelde instanties, de Europese Commissie en waarnemers bij de uitvoering van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 tot stand te brengen.

Ten derde is de richtlijn scheepsuitrusting 2014 in lijn gebracht met het zogenaamde Nieuw Wettelijk Kader (NWK). Dit vernieuwd kader voor Europese productregelgeving bestaat uit de Verordening 764/2008[6], Verordening 765/2008[7] en het Besluit 768/2008.[8] In de richtlijn scheepsuitrusting 2014 zijn ten opzichte van het NWK enkele afwijkende of aanvullende bepalingen opgenomen, vanwege enkele onderscheidende kenmerken van scheepsuitrusting.

Ten gevolge van deze afstemming met het NWK zijn de verplichtingen voor marktdeelnemers aangescherpt. Zo zijn eisen geformuleerd op het gebied van informatievoorziening en traceerbaarheid van producten, waardoor het markttoezicht kan worden verbeterd. Nieuw is dat naast de fabrikant nu ook de importeur en distributeur worden onderscheiden. Daarnaast dient een fabrikant die niet op het grondgebied van een EU lidstaat is gevestigd een vertegenwoordiger in de EU aan te wijzen. Ook zijn de procedures verbeterd voor het optreden van lidstaten wanneer wordt geconstateerd dat een product niet voldoet aan de vereiste normen.

3. Hoofdlijnen van het wetsvoorstel

3.1. Toepasselijkheid op Caribische schepen

Voor wat betreft de toepasselijkheid van het wetvoorstel op Caribische schepen kan worden opgemerkt dat daarvoor wordt aangesloten bij het toepassingsbereik van de richtlijn scheepsuitrusting 2014. Zowel de drie Caribische landen (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) als de drie openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba hebben ingevolge artikel 198 Verdrag inzake de Werking van de Europese Unie (hierna: VWEU) binnen het Europese recht een aparte status. Op basis van het genoemde artikel uit het VWEU heeft deze status voor Landen en Gebieden Overzee (LGO-status) tot gevolg dat alleen deel IV (Associatieregime) van het VWEU van toepassing is op het Caribische deel van het Koninkrijk. De algemene verdragsbepalingen zijn ingevolge van deze status, zonder een uitdrukkelijke verwijzing in het Associatieregime (of een verdere uitwerking daarvan), niet op de Caribische delen van het Koninkrijk van toepassing. Scheepsuitrusting vindt geen basis in het Associatieregime van deel IV, waardoor de richtlijn scheepsuitrusting 2014 alleen van toepassing is op het Europese deel van het Koninkrijk. Het feit dat het Statuut bepaalde zeescheepvaartonderwerpen als Koninkrijksaangelegenheid kwalificeert, kan er niet toe leiden dat eenzijdig de werkingssfeer van het Europese recht wordt gewijzigd.

De begripsbepalingen van Europees schip en Nederlands schip zijn dusdanig geformuleerd dat dit wetsvoorstel niet van toepassing is op schepen die op basis van het recht van één van de Caribische landen, onder de vlag van het Koninkrijk varen.[9]

---

[6] Verordening (EG) nr. 764/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van procedures voor de toepassing van bepaalde nationale technische voorschriften op goederen die in een andere lidstaat rechtmatig in de handel zijn gebracht, en tot intrekking van Beschikking nr. 3052/95/EG.

[7] Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93.

[8] Besluit 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008, betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad.

[9] In de toelichting bij artikel 1, bij de begrippen «EU-schip/Nederlands schip» wordt hier nader op ingegaan.

De openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba registreren uitsluitend schepen op basis van de Vaartuigenwet 1930 BES, waardoor zij toezicht kunnen houden op deze vaartuigen in onder meer de havens en baaien en de territoriale wateren rond Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Voor de schepen onder deze lokale registratie is het vaargebied beperkt tot nationale reizen in het Caribische deel van het Koninkrijk. De schepen zijn niet voorzien van een zeebrief (bewijs van nationaliteit ten behoeve van het zeeschip), en het is niet toegestaan voor deze schepen om internationaal te varen of om de vlag van het Koninkrijk te voeren. Het is derhalve niet mogelijk dat een schip dat in het lokale register van één van de openbare lichamen staat ingeschreven, onder de vlag van het Koninkrijk vaart. Daarmee zijn deze schepen uitgezonderd van de begripsomschrijving van «Nederlands schip» en daarom van het toepassingsbereik van het wetsvoorstel.

3.2. Marktdeelnemers

In het wetvoorstel worden diverse verplichtingen aan de verschillende marktdeelnemers opgelegd. Naast de fabrikant worden in de richtlijn scheepsuitrusting 2014 ook andere marktdeelnemers, zoals de importeur, onderscheiden. De belangrijkste verplichting is dat de fabrikant, of in voorkomende gevallen de importeur of distributeur, er voor moet zorgen dat de scheepsuitrusting voldoet aan de internationale normen. Vervolgens moet hij een aangemelde instantie kiezen om een conformiteitsbeoordeling te laten uitvoeren. De fabrikant is daarbij verplicht om alle medewerking te verlenen die nodig is om de beoordelingsprocedure goed te kunnen uitvoeren. Na de beoordeling moet de scheepsuitrusting door de fabrikant worden voorzien van een stuurwielmarkering, en moet de fabrikant de EU-conformiteitsverklaring opstellen. Door het aanbrengen van de markering en het opstellen van de verklaring is de fabrikant verantwoordelijk voor de scheepsuitrusting. De verplichtingen van de marktdeelnemers worden bij ministeriële regeling verder uitgewerkt.

3.3. Aangemelde instanties

Om in het kader van dit wetsvoorstel beoordelingen te mogen uitvoeren, moeten de CBI's in Nederland worden aangewezen en worden aangemeld bij de Europese Commissie. Als de CBI is aangewezen en vervolgens aangemeld, mag het als aangemelde instantie de conformiteitsbeoordelingen uitvoeren waarvoor het is aangewezen. De aanwijzing zal voor bepaalde categorieën producten dan wel bepaalde modules zijn. Alleen voor die categorieën met behulp van die modules kan de aangemelde instantie een beoordeling uitvoeren.

Voordat de instantie wordt aangewezen moet een beoordeling van de CBI worden uitgevoerd. De richtlijn scheepsuitrusting 2014 biedt de lidstaten de keuzemogelijkheid om accreditatie te verplichten voor CBI's die willen worden aangewezen in het kader van de richtlijn. In bijlage III bij de richtlijn wordt, naast een aantal andere vereisten, ook de vereiste accreditatienorm (EN ISO/IEC 17065:2012) voorgeschreven. Er zal in de ministeriële regeling worden gekozen voor verplichte accreditatie teneinde een samenhangend kwaliteitsniveau van de conformiteitsbeoordeling te waarborgen en de bekwaamheid van de CBI's te controleren. Dit is in lijn met het kabinetsstandpunt over het gebruik van certificatie en accreditatie in het kader van overheidsbeleid.[10] Bijkomend voordeel is dat het aanmeldingsproces voor geaccrediteerde CBI's veel sneller kan verlopen vanwege de kortere bezwaartermijn dan voor CBI's waarbij op

[10] Kamerstukken II 2003/04, 29 304, nr. 1.

een andere wijze is vastgesteld dat deze voldoet aan de voor aanwijzing vereiste criteria.

3.4. Markttoezicht

In dit voorstel zijn diverse bepalingen opgenomen die zijn gericht op het markttoezicht. Het bevat echter niet het gehele kader voor markttoezicht op scheepsuitrusting, aangezien het algemene NWK eveneens van toepassing is op scheepsuitrusting. Daarin staan eveneens bepalingen die bevoegdheden geven aan de nationale markttoezichtautoriteit.

Wanneer scheepsuitrusting niet voldoet aan de internationale voorschriften en de markttoezichtautoriteit van mening is dat er onveilige of anderszins schadelijke of risicovolle producten op de markt zijn, moeten deze worden opgespoord en van de markt gehaald of gehouden. Tevens kan de markttoezichtautoriteit tegen overtredende marktdeelnemers handhavend optreden. Ten slotte draagt markttoezicht bij aan het tegengaan van oneerlijke concurrentie, zodat een level playing field binnen de EU wordt gecreëerd.

Bij het markttoezicht op producten zal de markttoezichtautoriteit een beoordeling uitvoeren indien hijzelf vermoedt, of op andere wijze onder diens aandacht komt, dat een product niet conform de daarvoor gestelde eisen is, ofwel een product voldoet maar desondanks een gevaar oplevert. In artikelen 17 tot en met 20 is opgenomen dat het uitgangspunt is dat de verplichting om maatregelen te nemen in dergelijke gevallen bij de verantwoordelijke marktdeelnemer ligt. Wanneer die marktdeelnemer geen of onvoldoende maatregelen neemt, zal de markttoezichtautoriteit deze maatregelen nemen. Bij het opleggen van maatregelen aan de verantwoordelijke marktdeelnemer kan de markttoezichtautoriteit gebruik maken van de bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom.

Marktdeelnemers moeten onmiddellijk corrigerende maatregelen nemen wanneer zij van mening of in de veronderstelling zijn dat een door hen van een stuurwielmarkering voorzien product niet voldoet aan de op grond van de richtlijn gestelde eisen. Tot deze maatregelen kunnen behoren het uit de handel nemen of het terugroepen van producten. De marktdeelnemer heeft daarbij de verplichting om de markttoezichtautoriteit op de hoogte te brengen van de gebreken aan het product en de corrigerende maatregelen die hij heeft genomen. Bij een met reden omkleed verzoek daartoe dient de marktdeelnemer alle medewerking te verlenen aan toezicht door markttoezichtautoriteiten. Dit kan betekenen het verstrekken van informatie, het verstrekken van producten voor steekproeven, het toegang verlenen tot de productiefaciliteiten en medewerking verlenen aan maatregelen die zijn gericht op het voorkomen van risico's als gevolg van door de fabrikant in de handel gebrachte producten.

3.5. Overige verplichtingen van de bevoegde autoriteiten

Scheepsuitrusting wordt, anders dan andere producten die vallen onder de regelgeving opgenomen in het NWK, vaak direct aan boord van een schip geplaatst en de producten komen dan niet in de winkels te liggen. Daardoor zal het voorkomen dat een gebrek aan een product pas aan het licht komt tijdens een scheepsinspectie. De inspecteur (in veel gevallen afkomstig van het klassebureau dat optreedt namens de vlaggenstaat) zal tijdens de beoordelingen in het kader van de veiligheidscertificaten de scheepsuitrusting aan boord controleren. Dit houdt in dat bekeken wordt of de vereiste uitrusting aan boord is, deze is voorzien van een stuurwiel-

markering en vergezeld gaat van de benodigde documentatie. Artikelen 4 en 5 van het onderhavige wetsvoorstel verduidelijken de verplichtingen van de vlaggenstaat in relatie tot de kapitein/reder, wanneer het gaat om een Nederlands schip.

In dit wetsvoorstel krijgt de Minister de bevoegdheid om de CBI's aan te wijzen (artikel 11) en vervolgens om ze aan te melden bij de Europese Commissie (artikel 12). In de praktijk zal via een mandaat de ILT verantwoordelijk zijn voor de aanwijzing en voor de aanmelding. Ook is de Minister belast met het toezicht op de aangemelde instanties.

Ten slotte zijn in de artikelen 19, 21, 22, 26 en 28 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 een aantal meldplichten aan de lidstaten opgenomen. Op basis van deze verplichtingen moet de bevoegde autoriteit de Europese Commissie en, in sommige gevallen, de andere Europese lidstaten, over procedures en eventuele constateringen in het kader van de aanmelding van CBI's of op de hoogte stellen van bijvoorbeeld opgelegde maatregelen in het kader van het markttoezicht. Indien mogelijk wordt hierbij gebruik gemaakt van het reeds genoemde NANDO-systeem. Deze verplichtingen hoeven niet in nationale regelgeving te worden geïmplementeerd.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

4.1. Algemene wet bestuursrecht

Richtlijn scheepsuitrusting 2014 vereist dat het de markttoezichtautoriteit onder meer wordt toegestaan om documenten en eventueel producten te controleren (artikel 25, derde lid) en om monsters te ontvangen of toegang te krijgen tot monsters, indien de toezichthouder steekproeven wil doen (artikel 25, vierde lid). In Nederland zijn dergelijke bevoegdheden voor toezichthouders bij het houden van toezicht opgenomen in titel 5.2 (artikelen 5:11 tot en met 5:20) van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Ingevolge artikel 5:11 Awb wordt met een toezichthouder bedoeld, een persoon, bij of krachtens wettelijk voorschrift belast met het houden van toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift. In het onderhavige wetsvoorstel zijn de krachtens artikel 16 aangewezen ambtenaren belast met het markttoezicht, waardoor zij de bevoegdheden uit bovengenoemde titel hebben. In artikel 5:20 Awb staat voorts een algemene verplichting voor een ieder opgenomen om aan de toezichthouder alle medewerking te verlening die deze toezichthouders redelijkerwijs kan vorderen bij het uitoefenen van zijn bevoegdheden. Dit artikel betreft onder meer de implementatie van artikel 26, eerste lid, laatste volzin, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014. Hiermee voldoet de Nederlandse regelgeving aan de bovengenoemde bepalingen uit de richtlijn.

Naast de titel over toezichthouders, zijn in titels 5.3 en 5.4 Awb (artikelen 5:21 tot en met 5:54) bepalingen opgenomen over het opleggen van een last onder bestuursdwang, een last onder dwangsom of een bestuurlijke boete. De last onder bestuursdwang en last onder dwangsom zijn gericht op het herstel van de overtreding. Een bestuurlijke boete is een punitieve sanctie. Ingevolge het onderhavige wetsvoorstel heeft de markttoezichtautoriteit deze instrumenten tot diens beschikking.[11]

[11] Op de bevoegdheden van de markttoezichtautoriteit wordt nader ingegaan in paragraaf 6 van deze memorie van toelichting.

4.2. Schepenwet en Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Gelet op de diversiteit van de bepalingen in de richtlijn scheepsuitrusting 2014 en de gemaakte koppeling met de veiligheidscertificaten onder de drie internationale verdragen, is het niet mogelijk om de richtlijn volledig te implementeren door middel van het onderhavige wetsvoorstel. Daarom wordt via de Schepenwet en de Wvvs beide een gedeelte van de richtlijn geïmplementeerd. Deze wetten en de bijbehorende onderliggende regelgeving zijn naar aanleiding van de richtlijn scheepsuitrusting 1996 gewijzigd teneinde die richtlijn volledig te kunnen implementeren. Er is bij de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 geen aanleiding om deze wetten wederom te wijzigen.

De richtlijn scheepsuitrusting 2014 is alleen van toepassing op scheepsuitrusting waarvoor op grond van de internationale verdragen SOLAS, MARPOL en COLREG certificaten zijn vereist. Op grond van de Schepenwet worden echter ook nationale veiligheidscertificaten afgegeven voor schepen die niet onder deze verdragen vallen. Dit geldt bijvoorbeeld voor schepen van een bepaalde lengte of tonnage, die onder de Schepenwet vallen maar niet onder de verdragen, aangezien deze pas vanaf een bepaalde lengte of een bepaald tonnage van toepassing zijn. De Schepenwet is daarnaast als rijkswet ook van toepassing op schepen die op grond van landsregelgeving van de Caribische landen gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. De richtlijn scheepsuitrusting 2014 behoeft ten aanzien van deze schepen echter niet te worden geïmplementeerd, aangezien het Europese recht alleen van toepassing is op Europees Nederland en niet op het gehele Koninkrijk. Dit betekent dat er bij de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 een onderscheid moet worden gemaakt tussen Nederlandse schepen waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat is vereist op grond van de Schepenwet en Nederlandse schepen waarvoor het certificaatvereiste mede op grond van de verdragen geldt, en tussen Nederlandse schepen enerzijds en Caribische schepen anderzijds.

Ten slotte zijn de artikelen 30 tot en met 32 van de richtlijn betreffende de uitzonderingen op de stuurwielmarkering gedeeltelijk geïmplementeerd in de artikelen 32 tot en met 35 van de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: Rvz), hangend onder de Schepenwet, en in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Rvvs). Vergelijkbare artikelen zullen eveneens te vinden zijn in de ministeriële regeling, ter uitwerking van artikel 21 van dit voorstel. Dit was reeds het geval onder de richtlijn scheepsuitrusting 1996.

5. Gevolgen

5.1. Algemeen

Met de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 in de EU worden de bepalingen uit richtlijn scheepsuitrusting 1996 in lijn gebracht met het NWK en vinden enkele verbeteringen plaats. Dit zal in algemene zin een positief effect hebben op het bedrijfsleven. Het Nederlandse bedrijfsleven zal baat hebben bij de snellere en uniforme omzetting van de internationale voorschriften in Europese regelgeving en de rechtstreekse doorwerking in de Nederlandse regelgeving. De aangescherpte en uitgebreide eisen met betrekking tot de kwaliteit van de aangemelde instanties, voor het marktoezicht en de verbeterde procedures bij geconstateerde gebreken aan producten leveren een betere bescherming van de belangen van het Nederlandse bedrijfsleven op. Deze eisen zorgen ervoor dat namaak van producten beter en eenvoudiger kan worden tegengegaan, dat producten die niet aan de vereisten voldoen makkelijker

kunnen worden opgespoord en uit de handel kunnen worden genomen. Dit alles stimuleert het bereiken van een level playing field en bevordert de concurrentiepositie van goed presterende marktdeelnemers en werkt in het voordeel van de over het algemeen hoogwaardige en innovatie Nederlandse industrie.

In deze paragraaf beperkt de beschrijving van de effecten van dit voorstel met name tot de verplichtingen die nieuw zijn ten opzichte van de Wet scheepsuitrusting.

5.2. Administratieve lasten

Hoewel in een aantal gevallen de verplichtingen voor het bedrijfsleven zijn toegenomen ten opzichte van de Wet scheepsuitrusting uit 2000 zal, zoals hierboven beschreven, de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 in dit wetsvoorstel en in de gehele EU voordelen voor het Nederlandse bedrijfsleven opleveren. Om deze voordelen in stand te houden, is in het onderhavige wetsvoorstel zo dicht mogelijk aangesloten bij de teksten uit de richtlijn scheepsuitrusting 2014. Daarbij is de richtlijn lastenluw geïmplementeerd. Om de werking van de interne markt zo goed mogelijk te garanderen, laat de richtlijn vrijwel geen ruimte voor het maken voor beleidskeuzes.

De impact van de extra verplichtingen die bovenstaande met zich meebrengt wordt in algemene zin gering geacht ten opzichte van de verwachte voordelen. Veel van de nieuwe verplichtingen voor marktdeelnemers zijn een aanvulling op of concretisering van bestaande verplichtingen of betreffen een codificatie van wat op basis van de algemene EU productregelgeving uit het NWK al de normale praktijk zou moeten zijn.

De eisen die worden gesteld aan de marktdeelnemers met betrekking tot de hoeveelheid te documenteren en ter beschikking te houden gegevens zullen ingevolge de richtlijn scheepsuitrusting 2014 toenemen. Over het algemeen gaat het om informatie die bij goed presterende marktdeelnemers al in het bezit is of wordt verzameld en wat als beste praktijk wordt beschouwd. De belangrijkste kosten zullen voortvloeien uit de overdracht van de informatie zelf. Deze overdracht dient in de meeste gevallen alleen plaats te vinden in bijzondere gevallen, zoals wanneer geconstateerd wordt dat een product ondeugdelijk is of bij vermoedens van fraude. Bij marktdeelnemers die de regelgeving volgen en conforme producten afleveren zal dit dus niet aan de orde zijn. Zowel fabrikanten, importeurs als distributeurs zullen informatie moeten leveren als de markttoezichtautoriteit daarom vraagt. Ook hier is geen sprake van een significante verandering in de lasten. Grotendeels gelden deze lasten nu ook al, zij het dat ze nu duidelijker belegd zijn bij de verschillende categorieën marktdeelnemers. Hierbij gaat het om een herverdeling van bestaande verantwoordelijkheden en kan niet worden gezien als additionele verplichtingen die voor het bedrijfsleven worden geïntroduceerd. De aangescherpte verplichtingen voor distributeurs en importeurs zorgen ervoor dat er beter toezicht op de hele keten mogelijk is.

Ook worden op basis van de richtlijn de verplichtingen om al dan niet goedgekeurde producten waarbij wordt geconstateerd dat deze niet in overeenstemming met de betreffende voorschriften zijn expliciet bij de marktdeelnemers gelegd. Deze verplichtingen bestaan uit het zo snel mogelijk in overeenstemming brengen van een product, of in voorkomend geval het uit de handel te nemen en terug te roepen daarvan. Bij eventuele risico's dienen de betrokken markttoezichtautoriteiten op de hoogte te worden gebracht en dient te worden aangegeven welke corrigerende maatregelen zijn genomen. Dit zal bij goed presterend

marktdeelnemers naar verwachting niet of weinig voorkomen en codificeert voor een belangrijk deel de bestaande praktijk.

5.3. Toezichtslasten

In de richtlijn scheepsuitrusting 2014 zijn de bepalingen over het marktoezicht en toezicht op de kwaliteit van de aangemelde instanties uitgebreid ten opzichte van de richtlijn scheepsuitrusting 1996.

De bepalingen over markttoezicht hebben vooral betrekking op maatregelen die marktdeelnemers, aangemelde instanties en de markttoezichtautoriteit moeten ondernemen wanneer geconstateerd wordt of vermoed wordt dat er ondeugdelijke producten op de markt zijn. Marktdeelnemers die conform dit wetsvoorstel handelen, zullen hiervan voornamelijk voordeel ondervinden. Daar komt bij dat veel van de maatregelen die marktdeelnemers bij geconstateerde gebreken op last van de markttoezichtautoriteit moeten nemen zoals informatieverstrekking, het toegang geven tot hun bedrijfsruimten en verstrekken of toegang geven tot monsters van hun producten, nu reeds verplicht zijn op basis van hoofdstuk 5 van de Awb. In die zin is er dus geen sprake van extra geïntroduceerde toezichtslasten. De vrijwaringsprocedure opgenomen in artikel 27 van de richtlijn met onderzoek door de Europese Commissie zorgt er verder voor dat er geen onterechte maatregelen worden genomen en dat fabrikanten niet langdurig in onzekerheid verkeren en onnodig reputatieschade op lopen.

Als gevolg van de traceerbaarheidsvoorschriften en informatieverplichtingen alsmede de samenwerking tussen nationale markttoezichtautoriteiten wordt het toezicht effectiever en efficiënter. Ook van het elektronisch label wordt in dit opzicht veel voordeel verwacht.

De richtlijn scheepsuitrusting 2014 schrijft verder voor dat de aangemelde instanties ten minste om de twee jaar worden gecontroleerd door de aanmeldende autoriteit (ILT) en dat tevens de Europese Commissie kan beslissen om als waarnemer aan deze controles deel te nemen. In Nederland zijn alle aangemelde instanties beoordeeld op basis van accreditatie. Binnen dit accreditatieregime worden zij al jaarlijks gecontroleerd door de RvA. Bij de implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 zal voor de beoordeling van de CBI's accreditatie het uitgangspunt blijven. Controles door de ILT zullen zodanig worden ingericht dat overlap met de periodieke systeem audits van de RVA wordt voorkomen. Aangezien de Europese Commissie slechts als waarnemer kan deelnemen, hoeven hiervan geen extra toezichtslasten te worden verwacht.

5.4. Markteffecten

Bemanning en passagiers op schepen, verladers, waterbeheerders en het milieu hebben voordeel vanwege de hogere veiligheid van de scheepvaart. Dit heeft een positieve impact (indirect) op gezondheid, veiligheid, het economisch klimaat en leidt tot bescherming marine milieu en kustgebieden. Het is niet te verwachten dat dit voorstel leidt tot prijsverhogingen. Het verbetert de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven door het beter functioneren van de interne markt voor goederen in de EU en door beter markttoezicht.

6. Uitvoering en handhaving

6.1. Uitvoering en toezicht

De ILT zal bij ministeriële regeling in het kader van dit voorstel worden aangewezen als markttoezichtautoriteit. Van belang is om op te merken dat het voldoen aan (inter)nationale veiligheid, milieu en arbeidsomstandighedenregelgeving in beginsel een verantwoordelijkheid is van de reder.

Het toezicht op schepen varend onder Nederlandse vlag, en daarop aan boord zijnde scheepsuitrusting is een verantwoordelijkheid van de ILT. De statutaire veiligheidscertificering die is vastgelegd en voortkomt uit internationale verdragen van de IMO en de International Labour Organisation is in Nederland grotendeels gedelegeerd aan klassenbureaus. ILT houdt toezicht op deze klassenbureaus door het uitvoeren van periodieke audits. Dit is binnen de EU eveneens gereguleerd via de verordening 391/2009[12] en in de richtlijn 2009/15/EG[13] omtrent de met inspectie en controle van schepen belaste organisaties. Scheepsuitrusting valt voor wat betreft de controles en certificering door de klassenbureaus onder het SOLAS veiligheidscertificaat (ship safety certificate, safety equipment certificate en passenger ship safety certificate). Indien de uitrusting niet in orde is of ontbreekt, zal het SOLAS-certificaat niet worden afgegeven of kan het certificaat niet worden vernieuwd.

De ILT houdt toezicht vanuit het beginsel «vertrouwen, tenzij». De basis daarvoor vormt een nalevings- en risicoselectiesysteem dat de ILT de komende jaren verder zal ontwikkelen. Objectinspecties, administratiecontroles, digitale inspecties en audits vormen het instrumentarium. Daar waar «permanente verbetering» een vereiste is, houdt de Inspectie ook toezicht op dat aspect. In de keuze van handhaving hanteert de ILT het interventiekader. De inspecteur kiest de (herstel- of punitieve) sanctie binnen de wettelijke bevoegdheden en algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waarvan hij het meeste effect verwacht. Wanneer een ondertoezichtstaande het bij of krachtens deze wet gestelde wederom gaat naleven, zal het toezicht worden verminderd en kunnen, indien wenselijk, handhavingsconvenanten worden gesloten. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de politieke wens om meer invulling te geven aan horizontaal toezicht. Indien de marktdeelnemer met gebruikmaking van de managementsystemen diens verplichtingen naleeft, kan de ILT daarnaast volstaan met systeemtoezicht (het uitvoeren van audits) en reality-checks (object- en administratiecontroles, audits).

De ILT heeft voorts een taak in het kader van het markttoezicht op de scheepsuitrusting.[14] Het internationale karakter van zeescheepvaart heeft mede tot gevolg dat het producttoezicht op de uitrusting moet worden ingevuld door middel van heldere protocollen die zien op de verschillende rollen van betrokken domeinen en diensten. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om de samenwerking tussen de ILT en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit. Dergelijke protocollen zullen dan ook de komende tijd

---

[12] Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (PbEU 2009, L 131).

[13] Richtlijn 2009/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (PbEU 2009, L 131).

[14] Op het markttoezicht dat wordt uitgevoerd door de ILT wordt nader ingegaan in paragraaf 3.4. van deze memorie van toelichting.

binnen de bestaande (regelgevende) kaders en kwaliteitssystemen van de ILT ontwikkeld worden.

Op basis van dit wetsvoorstel heeft de ILT tevens een taak in de aanwijzing en aanmelding van en het toezicht op de CBI's. Uitgangspunt daarbij is de accreditatie en controle die worden verricht door de RvA. In het kader van het wettelijk toezicht op de aangemelde instantie zal de Minister zich doorgaans baseren op de door de RvA in het kader van accreditaties en beoordelingen uitgevoerde jaarlijkse (her-)controles. Van belang is echter dat de Minister niet is gebonden aan de werkzaamheden van de RvA en de toezichtverantwoordelijkheid van de Minister is in dat kader onverlet. Doordat de CBI zelf een aanvraag moet doen voor accreditatie en de RvA op basis van verordening 765/2008 vertrouwelijk om moet gaan met de informatie die verkregen is in het kader van de accreditatie, kan ILT de RvA niet verzoeken audit resultaten te overleggen. Echter, ILT kan dit wel vragen van de betrokken aangemelde instantie. Eventuele bevindingen door de ILT kunnen voor de betrokken instantie niet leiden tot intrekking van de accreditatie, omdat alleen de RvA daartoe gerechtigd is. Wel kan de Minister op verzoek van ILT de aanwijzing (en daarmee de aanmelding) intrekken of opschorten.

Ten slotte nemen ambtenaren van de ILT deel aan diverse (inter)nationale overlegfora met betrekking tot scheepsuitrusting en de richtlijn scheepsuitrusting 2014. ILT neemt als waarnemer onder meer jaarlijks deel aan het Europese overleg van aangemelde instanties. Het doel van deze deelname is om adequaat te kunnen reageren op voorstellen waarvoor ILT als vlaggenstaat uiteindelijk verantwoordelijk is.

6.2. Handhaving

Een nieuw element ten opzichte van de Wet scheepsuitrusting is de invoering van de bestuurlijke boete in artikel 23 van het wetsvoorstel. De keuze voor de bestuurlijke boete als handhavingsinstrument, naast strafrechtelijke sancties, is ingegeven door de wens de effectiviteit van het bestuurlijk toezicht door met name de ILT te verbeteren door het bestuursorgaan zelf de mogelijkheid te geven een punitieve sanctie van financiële aard op te laten leggen (lik-op-stuk). Bij de invoering van de Wet scheepsuitrusting in 2000 werd van een bevoegdheid van het opleggen van een bestuurlijke boete afgezien omdat de toenmalige toezicht- en opsporingsinstantie, de Scheepvaartinspectie, geen ervaring had met het instrument van de bestuurlijke boete.[15] De huidige toezicht- en opsporingsinstantie, waarin de Scheepvaartinspectie is opgegaan, de ILT, heeft deze ervaring inmiddels wel. Op meerdere terreinen, waaronder op basis van de Binnenvaartwet en de Wet pleziervaartuigen, is de ILT bevoegd om een bestuurlijke boete op te leggen. Hierdoor heeft de ILT de afgelopen jaren positieve ervaring opgedaan met het opleggen van de bestuurlijke boete. Bovendien heeft de praktijk uitgewezen dat het strafrechtelijk instrumentarium van de Wet scheepsuitrusting in veel gevallen een (te) zwaar handhavingsmiddel was en daardoor nauwelijks werd gebruikt. Ook is in veel gevallen van handhaving op het terrein van scheepsuitrusting specialistische kennis nodig, die reeds bij de ILT in huis is aangezien zij al verantwoordelijk zijn voor het toezicht op schepen varend onder Nederlandse vlag, en daarop aan boord zijnde scheepsuitrusting.

Voorts is het de bedoeling om de bestuurlijke boete met name voor de lichtere overtredingen in te zetten. Bijkomend voordeel is daarbij dat de bestraffing van dergelijke overtredingen ingevolge dit wetsvoorstel niet

[15] Kamerstukken II 1999/2000, 26 878, nr. 3, paragraaf 4, onderdeel h.

langer medewerking en capaciteit nodig is van andere instanties, zoals de politie en het OM.

Bij de keuze voor een bestuursrechtelijke boete wordt tevens aangesloten bij de bestraffing van vergelijkbare productregelgeving, waarbij in bijna alle gevallen wordt gekozen voor het opleggen van een bestuurlijke boete (al dan niet naast strafrechtelijke mogelijkheden).

Evenals in de Wet scheepsuitrusting wordt in het onderhavige voorstel handelen in strijd met een aantal van de in het wetsvoorstel opgenomen voorschriften strafbaar gesteld in artikel 22. Uit de richtlijn scheepsuitrusting 2014 vloeit geen bijzondere regeling van de op te leggen sancties voort. Het is mogelijk een dergelijke sanctiemodaliteit in het strafrecht, in het bestuursrecht of in een combinatie van systemen onder te brengen. De afweging die hieraan voorafging, is gebaseerd op de argumenten zoals ook verwoord in het Kabinetsstandpunt over de keuze tussen sanctiestelsels en de betekenis van het Wetsvoorstel OM-afdoening,[16] de Kabinetsnota over de uitgangspunten bij de keuze van een sanctiestelsel,[17] en het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State.[18] In het eerstgenoemde Kabinetsstandpunt worden indicatoren beschreven die richting geven aan de afweging voor een sanctiestelsel. In dit wetsvoorstel leidt toetsing aan deze indicatoren tot een voorkeur voor de bestuurlijke boete boven de privaatrechtelijke weg of uitsluitende inzet van het strafrecht. Het gaat dan met name om het vaststellen van de normovertreding in gevallen waarin dit eenvoudig of evident is. Bij de keuze voor een sanctiestelsel is op grond van de Kabinetsnota bepalend of er sprake is van een open of besloten context. In een besloten context is er in het kader van de uitvoering van de wet een rechtstreekse verbinding tussen een overheidsorgaan en de burger of het bedrijf. Binnen een dergelijke besloten context kan de overheid gericht toezicht houden op de naleving van de wet door burgers en marktdeelnemers. De markttoezichtautoriteit kent de doelgroep en vice versa. In de besloten context bestaat eveneens een duidelijke voorkeur voor bestuursrechtelijke sanctionering. Bij een open context is sprake van een niet of niet duidelijk afgebakende doelgroep en het ontbreken van rechtstreekse verbindingen, waardoor er een voorkeur bestaat voor strafrechtelijke sanctionering. In dit wetsvoorstel is er met name sprake van een besloten context.

De Afdeling advisering geeft in haar advies aan dat de rechtsbescherming van de burger aanleiding kan geven voor het kiezen voor het opnemen van een mogelijkheid tot het opleggen van een strafrechtelijke punitieve sanctie. In het onderhavige wetsvoorstel zal daarvoor in het overgrote deel van de overtredingen geen noodzaak zijn. De rechtsbescherming die wordt geboden door het bestuursrecht is voor hetgeen geregeld in dit wetsvoorstel voldoende en is op een aantal vlakken in het bestuursrecht zelfs gunstiger dan in het strafrecht. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan de hoorplicht die onder de Wed voor rechtspersonen pas bij een strafbeschikking van meer dan 10.000 euro geldt (waarbij tevens de verdachte moet worden bijgestaan door een raadsman) en onder de Awb de grens al op 340 euro is vastgesteld. Ook in geval van de beroepstermijnen is het bestuursrecht (6 weken) gunstiger dan het strafrecht (14 dagen). Mede gelet daarop leidt de wijziging in het sanctiestelsel niet tot een verslechtering van de rechtsbescherming van burgers. Ook geeft de Afdeling aan dat de wettelijke grens van de vijfde boetecategorie de grens zou kunnen bepalen waarop een verzwaard niveau van rechtsbescherming in het bestuursrecht dient te gelden. In dit wetsvoorstel wordt

[16] Kamerstukken II 2005/06, 29 849, nr. 30.
[17] Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69.
[18] Afdeling advisering van de Raad van State, ongevraagd advies nr. W03.15.0138/II, 13 juli 2015.

hierbij aangesloten en wordt zelfs meer bescherming geboden, doordat op grond van artikel 23 de strafrechtelijke weg openstaat voor overtredingen van de vierde en vijfde categorie, naast de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete.

Echter, voor uitzonderlijke gevallen en gezien de (economische) aard van de desbetreffende delicten en mogelijke gevaarzetting, blijft strafrechtelijke handhaving mogelijk. Dit is in het voorstel geregeld door opname van enkele leden van artikel 22 van het onderhavige wetsvoorstel in de Wet op de economische delicten (hierna: Wed). De Wet scheepsuitrusting is thans opgenomen in de opsomming in artikel 1, onderdeel 4°, van de Wed, gezien de aard van de desbetreffende delicten. Met artikel 30 van het onderhavige voorstel wordt deze verwijzing in de Wed aangepast naar een verwijzing naar het onderhavige wetsvoorstel. Deze mogelijkheid is echter slechts mogelijk voor overtredingen die kunnen worden bestraft met een boete van de vierde of vijfde categorie. Van de strafrechtelijke weg zal gebruik worden gemaakt in uitzonderlijke gevallen waarbij buitengerechtelijke afdoening, gelet op bijvoorbeeld de rechtsbescherming van de justitiabele (bijvoorbeeld op het punt van bewijsvoering, de straftoemeting of de schorsende werking) of de aard en ernst van de overtreding (zoals bij veel zwaardere en meer gecompliceerde feiten), niet geschikt is. Strafrechtelijke handhaving voor een overtreding van de derde categorie wordt niet proportioneel geacht.

Tussen de ILT en het OM worden op dit punt afspraken gemaakt, aangezien niet twee punitieve sancties tegelijkertijd mogen worden opgelegd. Dergelijke afspraken tussen de genoemde instanties zijn op meerdere terreinen reeds gemaakt en waar mogelijk zal zoveel mogelijk daarbij worden aangesloten. Een bestuurlijke boete kan op basis van artikel 5:44 Awb niet meer worden opgelegd wanneer er al een strafvervolging is begonnen en het onderzoek ter terechtzitting is begonnen. Op grond van de huidige praktijk zullen naar verwachting de handhavingslasten voor het justitieel apparaat echter zeer beperkt blijven.

Naast de bovengenoemde punitieve sancties, kan worden opgetreden met behulp van de last onder bestuursdwang of, ingevolge artikel 5:32 Awb de last onder dwangsom. Deze bevoegdheid zal onder andere worden gebruikt in het kader van het bepaalde in artikelen 17 tot en met 20 van dit wetsvoorstel. Op basis van artikel 5:6 Awb kunnen beide herstelsancties niet tegelijkertijd worden opgelegd, maar er kan wel tegelijkertijd een punitieve en een herstelsanctie worden opgelegd.

7. Consultatie

Voor dit wetsvoorstel is een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) door de ILT uitgevoerd. De ILT beoordeelt het voorstel als handhaafbaar en uitvoerbaar, en de toets heeft niet geleid tot aanpassingen van het voorstel. Voorts is de branchevereniging betrokken bij de voorbereiding van dit voorstel.

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd voor dit wetsvoorstel, omdat hier sprake is van een situatie waarin consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het wetsvoorstel. Met dit wetsvoorstel wordt de richtlijn scheepsuitrusting 2014 geïmplementeerd en is er zeer weinig ruimte om van die richtlijn af te wijken. Op grond van de brief van de Minister van Justitie van 15 januari 2008[19] kan internetconsultatie in die gevallen achterwege blijven.

[19] Kamerstukken II 2007/08, 29 279, nr. 62.

8. Inwerkingtreding, overgangsrecht en referendum

8.1. Inwerkingtreding

In de toelichting bij artikel 32 wordt nader ingegaan op de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel.

8.2. Overgangsrecht

Artikel 40, tweede lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 bevat een overgangsperiode. Het overgangsrecht is nodig omdat met artikel 31 van dit wetsvoorstel de Wet scheepuitrusting ter implementatie van de richtlijn scheepsuitrusting 1996 wordt ingetrokken. Artikel 40, tweede lid, van de richtlijn is overgenomen in artikel 25 van dit wetsvoorstel. Het eerste lid van artikel 25 is geregeld dat de vereisten en beproevingsnormen die onder de Wet scheepsuitrusting golden, van toepassing blijven totdat nieuwe vereisten zijn vastgesteld en in werking getreden.

Ondanks de intrekking van de Wet scheepuitrusting bij inwerkingtreding van dit voorstel, blijven producten die onder die wet in de handel zijn gebracht, bruikbaar. Artikel 25, tweede lid, voorziet erin dat het gebruik van deze scheepsuitrusting mogelijk blijft en dat waar nodig de bepalingen uit de wet waaronder de producten in de handel zijn gebracht van toepassing blijven op die wet. Dit lid ziet alleen op de nationale bepalingen. Voor de internationale instrumenten voorzien artikel 4 en artikel 25, eerste lid, in de overgang.

Op basis van het derde lid van artikel 25 is het uitgangspunt dat alle documentatie, zoals certificaten en verklaringen, die zijn afgegeven onder de Wet scheepsuitrusting hun geldigheid behouden wanneer het onderhavige voorstel in werking treedt. Deze bepaling staat uiteraard los van eventuele geldigheid die is opgenomen in de documentatie zelf. In het vierde lid is bepaald dat wanneer het wenselijk wordt geacht om documentatie toch te laten vervallen, de Minister kan bepalen dat de documentatie hun geldigheid hebben verloren. De Minister kan echter alleen van deze bevoegdheid gebruik maken indien niet langer aan een of meerdere van de vereisten dan wel voorwaarden voor afgifte van het certificaat of verklaring wordt voldaan. Dit is een uitzondering op de hoofdregel opgenomen in het derde lid.

8.3. Wet raadgevend referendum

Dit wetsvoorstel strekt uitsluitend tot uitvoering van een besluit van een volkenrechtelijke organisatie, namelijk de implementatie van een EU-richtlijn. Er zijn geen andere regels in opgenomen dan die voor de implementatie noodzakelijk zijn. Op basis van artikel 5 Wet raadgevend referendum zijn dergelijke wetten niet referendabel.

II. Artikelsgewijs deel

– Paragraaf 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die relevant zijn voor de toepassing van het onderhavige wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving. Deze begrippen zijn grotendeels overgenomen uit de richtlijn scheepsuitrusting 2014, waarbij ervoor is gekozen om, waar mogelijk, nauw aan te sluiten bij de tekst van de omschrijving in die richtlijn of bij omschrijving die worden gebruikt in het NWK. Enkele begrippen uit de richtlijn worden in het

onderhavige wetsvoorstel niet gebruikt, en zijn derhalve niet te vinden in artikel 1. Voor een aantal begrippen wordt verwezen naar de omschrijving in de genoemde richtlijn, zodat geen verschil kan ontstaan tussen de omschrijvingen uit de richtlijn en dit voorstel. Hiervoor is met name gekozen bij opsommingen van organisaties of verdragen omdat het mogelijk is dat de richtlijn op dit punt zal worden gewijzigd. In het onderhavige voorstel zijn tevens begrippen opgenomen die niet voorkomen in de richtlijn, zoals «Nederlands schip» of «markttoezichtautoriteit». Deze begrippen zijn nodig voor een goede uitvoering van de richtlijn.

Hieronder worden enkele begrippen toegelicht.

– *aangemelde instantie*

Een aangemelde instantie is bevoegd om conformiteitsbeoordelingen uit te voeren in het kader van dit wetsvoorstel. De instantie is daartoe geaccrediteerd door de nationale accreditatie-instantie (in Nederland de Raad voor Accreditatie) voor één of meerdere (conformiteitsbeoordelingsprocedures) modules, dan wel voor één of meerdere productcategorieën. De instantie kan pas worden aangemeld in het New Approach Notified and Designated Organisations-informatie systeem (NANDO) van de Europese Commissie na de aanwijzing door Onze Minister.[20]

– *beproevingsnormen*

De vereisten waaraan scheepsuitrusting aan boord van een EU-schip moet voldoen om te worden goedgekeurd, zijn opgenomen in de diverse internationale verdragen en in verschillende IMO-resoluties ter uitvoering van de verdragen. De beproevingsnormen die relevant zijn voor scheepsuitrusting zijn ontwikkeld door bijvoorbeeld de IMO, Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO), of het Europees Instituut voor telecommunicatienormen (ETSI). Ook de Europese Commissie kan op grond van artikelen 8 en 35 van de richtlijn in uitzonderlijke gevallen in gedelegeerde handelingen technische specificaties en beproevingsnomen vastleggen.
Of de scheepsuitrusting voldoet aan die vereisten, moet worden aangetoond door de uitrusting te beproeven. De beproevingsnormen waren in de richtlijn scheepsuitrusting 1996 opgenomen in de bijlage A.1 van de richtlijn (kolom 5). Onder de richtlijn scheepsuitrusting 2014 bepaalt de Commissie voor elk uitrustingsonderdeel door middel van uitvoeringshandelingen de vereisten en de beproevingsnormen. Ook geeft de Commissie daarbij uitdrukkelijk aan vanaf welke data die vereisten en beproevingsnormen van toepassing moeten worden (artikel 35, tweede lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014). Deze en enkele andere gegevens wordt door de Commissie in een gegevensbank opgenomen, die ter informatie toegankelijk is voor het publiek (vierde lid).

In artikel 2, onder 4, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 worden overige regelgevende instanties die zijn erkend in de overeenkomsten inzake wederzijdse erkenning waarbij de Europese Unie partij is, genoemd. Hier wordt gedoeld op de Mutual Recognition Agreement on marine equipment die de Europese Unie heeft afgesloten met de Verenigde Staten. Deze overeenkomst is in februari 2004 ondertekend door beide partijen en heeft tot doel om het gemakkelijker te maken voor fabrikanten om zowel scheepsuitrusting te leveren aan de Verenigde Staten, als aan lidstaten van de Europese Unie.

[20] Op de verplichtingen van de aangemelde instanties wordt nader ingegaan in paragraaf 3.3. van deze memorie van toelichting.

– conformiteitsbeoordelingsinstantie

De CBI verricht conformiteitsbeoordelingsactiviteiten. Om deze activiteiten in het kader van dit wetsvoorstel te kunnen uitvoeren, dient de instantie te worden aangewezen en aangemeld. De conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt een «aangemelde instantie», na aanmelding bij de Europese Commissie via het NANDO-systeem door Onze Minister en er geen gegrond bezwaar is van de Commissie of de andere lidstaten.

– EU-conformiteitsverklaring

De EU-conformiteitsverklaring is de verklaring die de fabrikant overeenkomstig artikel 6, eerste lid, opstelt. Met de verklaring verklaart de fabrikant dat het product voldoet aan de in de internationale instrumenten vastgestelde vereisten. De verklaring zelf moet ingevolge artikel 10 bij de scheepsuitrusting bewaard worden, en een afschrift daarvan moet worden verstrekt aan de aangemelde instanties.

Deze verklaring moet worden onderscheiden van het conformiteitscertificaat als bedoeld in artikel 17. Dit certificaat maakt onderdeel uit van het certificeringstraject door de aangemelde instantie, en wordt afgegeven door aangemelde instantie aan de fabrikant.

– EU-schip/Nederlands schip

In dit wetsvoorstel wordt een onderscheid gemaakt tussen een EU-schip en een Nederlands schip. Dit onderscheid is nodig omdat de richtlijn scheepsuitrusting 2014 naast verplichtingen voor de plaatsing van scheepsuitrusting aan boord van een EU-schip, ook verplichtingen bevat voor de autoriteiten van de vlaggenstaat. Zoals in paragraaf 3.1 van het algemeen deel reeds is toegelicht, is dit wetsvoorstel niet van toepassing op de Caribische delen van het Koninkrijk.

Thans voeren binnen het Koninkrijk twee landen, te weten Nederland en Curaçao, een vlagregister. Na de teboekstelling van het schip volgt inschrijving in één van deze vlagregisters, waarna het schip is gerechtigd de vlag van het Koninkrijk te voeren. De thuishaven, eventueel aangevuld door de landsaanduiding, wordt vervolgens op het schip aangebracht. Een schip kan slechts in één van de vlagregisters ingeschreven staan. Het recht om onder deze vlag te varen wordt bepaald door de in het land van inschrijving toepasselijke regelgeving.

Een EU-schip is gedefinieerd als een schip dat onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie vaart. De Europese verdragen (het Verdrag van de Europese Unie (VEU) en het VWEU) zijn goedgekeurd voor het gehele Koninkrijk, maar deze verdragen zijn slechts voor het land Nederland bekrachtigd. In artikel 198 VWEU is opgenomen dat de lidstaten overeen komen om bepaalde niet-Europese landen en gebieden overzee (LGO) welke bijzondere betrekkingen onderhouden met onder meer Nederland, te associëren met de Unie. Deze landen en gebieden overzee, waaronder de drie Caribische landen, hebben de LGO-status gekregen. Ingevolge artikel 198, jo. bijlage II bij het VWEU betekent deze status dat voor de drie Caribische delen van het Koninkrijk alleen deel IV (Associatieregime) van het VWEU van toepassing is. Zoals in paragraaf 3.1. van het algemeen deel van deze toelichting reeds is toegelicht, is uit onder meer de LGO-status van het Caribische deel van het Koninkrijk en artikel 198 VWEU af te leiden dat de in Europese regelgeving gebruikte term «lidstaat van de Europese Unie» beperkt is tot het Europese gedeelte van het Koninkrijk en dus tot Europees Nederland. Het feit dat schepen die

geregistreerd zijn in het vlagregister van één van de Caribische landen, feitelijk dezelfde vlag voeren, doet daar geen afbreuk aan.

De zinsnede «de vlag van een lidstaat van de Europese Unie» is daarmee voor het Koninkrijk der Nederlanden alleen van toepassing op schepen die op grond van het (Europees) Nederlandse recht onder de vlag van het Koninkrijk varen en waarvan de thuishaven in het Europese deel van het Koninkrijk (Nederland) gelegen is. Ter verduidelijking is in de begripsbepaling opgenomen dat het gaat om een Nederlands schip of een schip dat onder de vlag van een andere Europese lidstaat vaart.
In de begripsomschrijving van Nederlands schip, opgenomen in artikel 1 van het voorstel, wordt gesproken over schepen die op grond van voor Europees Nederland geldende rechtsregels gerechtigd zijn de vlag van het Koninkrijk te voeren. Met deze formulering worden schepen die op basis van regelgeving van één van de Caribische landen de vlag van het Koninkrijk voeren, uitgesloten van het toepassingsbereik van dit voorstel. Zoals in paragraaf 3.1 van deze toelichting reeds uiteen is gezet, betekent dit tevens dat schepen die op grond van de Vaartuigenwet 1930 BES zijn geregistreerd op één van de openbare lichamen, niet onder de omschrijving van «Nederlands schip» vallen. De in dit voorstel opgenomen verplichtingen voor «Nederlandse schepen» richten zich dus uitsluitend tot schepen die op basis van het Nederlands recht de vlag van het Koninkrijk voeren.
Zowel bij de omschrijving van EU-schip als bij de omschrijving van Nederlands schip, wordt uitgegaan van schepen die tevens onder het toepassingsbereik van de drie verdragen COLREG, MARPOL en SOLAS vallen.

– *markttoezicht*

In vergelijking met de richtlijn scheepsuitrusting 1996 staan in de richtlijn scheepsuitrusting 2014 meer bepalingen over markttoezicht. Met het markttoezicht wordt alle activiteiten en maatregelen van de overheidsinstanties bedoeld die zien op het controleren van de scheepsuitrusting. Veelal wordt dit toezicht verward met het markttoezicht dat door de Autoriteit Consument en Markt (ACM) wordt uitgevoerd. Dat markttoezicht door ACM ziet echter op het functioneren op de markt als geheel. Het specifiekere toezicht op producten wordt belegd bij de respectievelijke overheidsinstanties. Voor dit wetsvoorstel is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de markttoezichtautoriteit en derhalve verantwoordelijk voor het houden van markttoezicht.

– *scheepsuitrusting*

Scheepsuitrusting in het kader van dit wetsvoorstel betreft alle scheepsuitrusting aan boord van een schip waarvoor goedkeuring van de vlaggenstaat op grond van de internationale instrumenten is vereist, en die vallen onder één van de categorieën waarvoor op basis van de verdragen beproevingsnormen zijn vastgesteld. In de richtlijn scheepsuitrusting 1996 waren deze categorieën te vinden in bijlage A.1 bij die richtlijn. Onder de richtlijn scheepsuitrusting 2014 zullen deze categorieën worden opgenomen in uitvoeringshandelingen van de Commissie die de toepasselijke normen vaststelt. Het betreft derhalve niet alle producten aan boord van een schip, maar slechts de onderdelen die in die handelingen worden opgenomen en waarvoor prestatiestandaarden zijn opgenomen in de internationale instrumenten. Daarnaast gaat het alleen om uitrusting die bestemd is voor plaatsing aan boord van een EU-schip.

– *stuurwielmarkering*

Scheepsuitrusting die voldoet aan de internationaal gestelde normen, verkrijgt een stuurwielmarkering. Deze markering is vergelijkbaar met de CE-markering die overeenkomstig Europese regelgeving veelal op ander type producten wordt aangebracht. Er is voor scheepsuitrusting echter een specifieke markering vanwege de bijzondere aard van scheepsuitrusting. In bijlage I bij de richtlijn is opgenomen hoe de stuurwielmarkering eruit moet zien. Op basis van artikel 6 van deze wet kan het ook zijn dat de stuurwielmarkering wordt aangevuld, dan wel vervangen, door een elektronisch label. Ook dat label valt onder het begrip «stuurwielmarkering». Alvorens gebruik kan worden gemaakt van die mogelijkheid, zal de Europese Commissie eerst passende criteria vaststellen in gedelegeerde handelingen.

– *verdragen*

Het begrip «verdragen» is onder meer relevant voor het toepassingsbereik van de richtlijn en daarmee van dit wetsvoorstel. Naast de in de richtlijn genoemde verdragen COLREG, MARPOL en SOLAS zijn ook de daarbij behorende verplichte protocollen en codes relevant. Deze toevoeging is nodig aangezien bij de genoemde verdragen regelmatig nieuwe codes worden vastgesteld.

– *vertegenwoordiger*

In de richtlijn scheepsuitrusting 2014 worden er verschillende marktdeelnemers onderscheiden: de fabrikant, de gemachtigde, de importeur en de distributeur. In dit wetsvoorstel is ervoor gekozen om de (natuurlijke of rechts-)persoon die in de richtlijn als gemachtigde wordt omschreven, de vertegenwoordiger te noemen. Dit begrip past beter met overige Nederlandse regelgeving, en sluit tevens aan bij de Engelse versie van de richtlijn (waar wordt gesproken over de authorised representative). Verder is er geen verschil tussen de in de richtlijn genoemde «gemachtigde» en in dit voorstel genoemde «vertegenwoordiger».

Artikel 2

Dit artikel zondert oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen die worden gebruik voor de uitvoering van een militaire taak uit van de werking van het voorstel. Deze uitzondering bestond ook reeds onder de Wet scheepsuitrusting. Aangezien in die verdragen niet slechts een uitzondering wordt gemaakt voor enkel oorlogsschepen, maar ook voor andere militaire schepen zoals troop ships en auxiliary ships, zijn in het onderhavige artikel ook de marinehulpschepen en alle andere schepen in gebruik voor de uitvoering van een militaire taak uitgezonderd van de werking van dit wetsvoorstel (overeenkomstig artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Schepenwet, artikel 3 van de Wvvs en artikel 2, tweede lid, van de Wet havenstaatcontrole).

– Paragraaf 2. Algemene verplichtingen

Artikel 3

Artikel 3 bevat de hoofdnorm van dit voorstel. Het eerste lid bepaalt dat scheepsuitrusting moet voldoen aan de vereisten die zijn vastgelegd in de internationale instrumenten, indien de scheepsuitrusting op of na de dag van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel aan boord van een EU-schip wordt geplaatst. Dit houdt in dat de uitrusting moet voldoen aan de op het moment van plaatsing aan boord geldende voorschriften. Deze

verplichting geldt voor iedereen die betrokken is bij de plaatsing van uitrusting aan boord van EU-schepen. De verwijzing naar een EU-schip heeft als doel om te clausuleren om welke scheepsuitrusting het gaat. Scheepsuitrusting die in de Europese Unie wordt vervaardigd, maar die aan boord wordt geplaatst van een schip dat onder de vlag van een staat buiten de Europese Unie vaart, hoeft niet aan de bepalingen bij of krachtens deze wet te voldoen.

Deze voorschriften kunnen worden vastgesteld door bijvoorbeeld de IMO, maar ze kunnen in bijzondere gevallen ook worden vastgesteld door de Europese Commissie. De Commissie zal ingevolge artikel 8, tweede lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 alleen gebruik maken van deze bevoegdheid in uitzonderlijke omstandigheden die naar behoren gerechtvaardigd zijn met het oog op het wegnemen van een ernstige en onaanvaardbare bedreiging voor de maritieme veiligheid, de gezondheid of het milieu en nadat deskundigen, zoals de lidstaten, zijn geraadpleegd. Er wordt in het artikel niet verwezen naar inhoudelijke normen, aangezien deze normen per categorie scheepsuitrusting kunnen verschillen. Onder de richtlijn scheepsuitrusting 1996 waren de normen waaraan de betreffende uitrusting moet voldoen opgenomen in bijlage A.1 bij deze richtlijn. Ingevolge artikel 35 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 worden deze normen vastgelegd door middel van uitvoeringshandelingen. De toepasselijke normen worden vervolgens door de Commissie in een gegevensbank opgenomen die voor iedereen toegankelijk is.

– Paragraaf 3. Nederlandse schepen

Artikel 4

Artikel 5, eerste lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 vereist dat de vlaggenstaat pas veiligheidscertificaten als bedoeld in de verdragen (SOLAS, MARPOL en COLREG) afgeeft, vernieuwt of bekrachtigt indien het schip aan alle vereisten in die verdragen voldoet. Dit lid wordt niet geïmplementeerd in het onderhavige wetsvoorstel, aangezien dit reeds is geregeld in de regelgeving ter implementatie van de internationale verdragen. Daarnaast zal in de praktijk een schip geen veiligheidscertificaat verkrijgen als tijdens de certificerende inspectie (survey) blijkt dat de scheepsuitrusting niet voldoet aan de daarvoor geldende vereisten. Een dergelijke certificerende inspectie ziet op het vernieuwen, bekrachtigen of afgeven van de benodigde veiligheidscertificaten. Daarbij wordt door de vlaggenstaat de scheepsuitrusting en de daarbij behorende documentatie aan boord van het schip gecontroleerd. Indien tijdens de survey blijkt dat de uitrusting niet is voorzien van een stuurwielmarkering, dan wel op andere wijze niet voldoet aan de daarvoor geldende regels, zullen geen veiligheidscertificaten op basis van de verdragen worden afgegeven. Derhalve is implementatie van artikel 5, eerste lid, van de richtlijn niet nodig in het onderhavige voorstel.

In artikel 4 wordt artikel 5, tweede lid, van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 geïmplementeerd. In het artikel wordt bepaald dat scheepsuitrusting die al aan boord is geplaatst van een Nederlands schip ten minste in overeenstemming dient te blijven met de vereisten van de internationale instrumenten die op het moment van plaatsing van toepassing waren (zie ook artikel 3, eerste lid). Hierop is een uitzondering gemaakt voor vereisten die na de plaatsing aan boord worden vastgesteld en waarbij bij de vaststelling door de IMO is bepaald dat deze nieuwe vereisten ook van toepassing zijn op scheepsuitrusting die al aan boord van schepen is geïnstalleerd. De eigenaar van het schip heeft de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat de scheepsuitrusting dan voldoet aan deze nieuwe vereisten, waardoor het kan voorkomen dat uitrusting moet worden

aangepast of vervangen. Door het opnemen van dit artikel zal worden voorkomen dat scheepsuitrusting die al aan boord is geplaatst, wordt vervangen wanneer er een nieuwe norm komt, terwijl dat niet nodig is.

In het kader van artikel 4 heeft Nederland als vlaggenstaat de verantwoordelijkheid om te waarborgen dat aan boord van Nederlandse schepen scheepsuitrusting is geïnstalleerd die is goedgekeurd volgens de geldende vereisten in de internationale instrumenten. Tijdens bovengenoemd survey van het schip ten behoeve van certificering zal hierop worden gelet. Het toepassingsbereik is beperkt tot Nederlandse schepen doordat de Nederlandse autoriteiten als vlaggenstaat in dit kader geen bevoegdheden hebben op schepen die onder een vlag van een andere (Europese) staat varen.

Artikel 5

Eerste lid

Een reder kan een verzoek indienen om een (buitenlands) schip een Nederlands schip te maken. Dat betekent dat het schip in Nederland in het vlagregister wordt ingeschreven en een Nederlandse zeebrief krijgt. Wanneer het verzoek wordt ingediend om te worden ingeschreven in het Nederlandse scheepsregister, en indien wordt voldaan aan alle vereisten die daarvoor zijn gesteld, wordt het schip aan een inspectie onderworpen. Tijdens deze inspectie wordt gecontroleerd of het schip aan alle (internationale en eventuele nationale) eisen voldoet. Daarbij wordt ook gekeken of de scheepsuitrusting aan boord van het schip aan de juiste vereisten voldoet. Zoals hierboven is vermeld, maakt de controle van de scheepsuitrusting onderdeel uit van de beoordeling of een schip de benodigde veiligheidscertificaten op basis van de verdragen kan verkrijgen. Wanneer dat het geval is, zal na de controle door het klassebureau, namens de ILT, de benodigde documentatie voor het schip worden afgegeven aan de eigenaar. Hierdoor wordt voldaan aan het vereiste opgenomen in artikel 7, eerste lid, van de richtlijn.

Wanneer een schip onder de vlag van een niet-Europese lidstaat vaart, zal bij het omvlaggen tijdens de inspectie extra aandacht moeten worden besteed aan de vraag of de scheepuitrusting aan boord van het schip voldoet aan de eisen gesteld bij of krachtens dit wetsvoorstel. Uitgangspunt is dat de scheepsuitrusting die niet is voorzien van een stuurwielmarkering aan boord van een schip dat vaart onder de vlag van een niet tot de Europese Unie behorende staat wordt vervangen bij het omvlaggen tot Nederlands schip. In overeenstemming met de regelgeving bij of krachtens de Schepenwet is de eigenaar van het schip ervoor verantwoordelijk dat het schip de juiste certificaten verkrijgt voor het schip. Daarbij hoort dat de scheepsuitrusting voldoet aan de internationale normen en op basis van dit voorstel is voorzien van een stuurwielmarkering. Het eerste lid, onderdeel b, biedt echter de mogelijkheid dat uitrusting die niet is voorzien van een stuurwielmarkering, (na inspectie) als gelijkwaardig kan worden beschouwd. In dat geval mag de scheepsuitrusting aan boord van het Europese schip blijven, mits deze vergezeld gaat van een certificaat als bedoeld in het derde lid.

Tweede lid

Het tweede lid sluit aan bij het uitgangspunt van het eerste lid, namelijk dat scheepsuitrusting moet worden vervangen bij het omvlaggen van een schip dat niet onder de vlag van een Europese lidstaat vaart. Bij omvlaggen is het mogelijk dat niet is te achterhalen wanneer de aan boord zijnde uitrusting is geplaatst, bijvoorbeeld doordat de benodigde

documentatie daartoe ontbreekt. Omdat daardoor niet te controleren is welke vereisten golden op het moment van plaatsing en derhalve niet bekend is aan welke eisen moet worden getoetst, regelt het tweede lid dat de uitrusting moet worden vervangen als de datum van plaatsing onbekend is. Ook hier geldt de uitzondering dat vervanging onnodig is als de uitrusting na inspectie als gelijkwaardig kan worden beschouwd. Dit is aan het oordeel van de inspecteur in samenwerking met het klassebureau.

Derde en vierde lid

Wanneer scheepsuitrusting als gelijkwaardig wordt beschouwd aan uitrusting die is voorzien van een stuurwielmarkering zal door de ILT een certificaat van gelijkwaardigheid worden afgegeven. Hiermee wordt verklaard dat de scheepsuitrusting voldoet aan dezelfde internationale instrumenten als de eisen gesteld bij of krachtens dit wetsvoorstel. De scheepsuitrusting mag aan boord van het schip blijven, mits de uitrusting vergezeld gaat van het certificaat.

Scheepsuitrusting wordt in beginsel als gelijkwaardig beschouwd indien de uitrusting vergezeld wordt door documentatie dat door een land dat partij is bij de IMO is afgegeven, waarin wordt verklaard dat de uitrusting voldoet aan internationale instrumenten. Indien er twijfel bestaat over de gelijkwaardigheid van het product, kan het klassebureau de ILT raadplegen.

In het vierde lid is bepaald dat het mogelijk is om in dat certificaat van gelijkwaardigheid beperkingen of voorschriften op te nemen, indien dat nodig wordt geacht. Hierbij kan gedacht worden aan beperkingen voor het vaargebied van het schip of voorde belading.

Vijfde lid

Het vijfde lid bevat een delegatiebepaling waardoor het mogelijk wordt om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen. Hierbij kan worden gedacht aan regels omtrent de eisen met betrekking tot gelijkwaardigheid van de scheepsuitrusting en eisen aan de af te geven certificaat.

Paragraaf 4. Verplichtingen van marktdeelnemers

Artikel 6

Wanneer scheepsuitrusting die wordt geplaatst aan boord van een EU-schip in overeenstemming is met vereisten, genoemd in artikel 3, eerste lid, moet de fabrikant een stuurwielmarkering aanbrengen op het product. Het vierde lid van artikel 6 regelt dat met het aanbrengen van de stuurwielmarkering, de fabrikant alle verantwoordelijkheid draagt met betrekking tot het voldoen van de uitrusting aan de vereisten van dit wetsvoorstel. Hij heeft tot taak om te waarborgen dat die uitrusting voldoet aan de juiste vereisten en beproevingsnormen. Daarnaast is de fabrikant verplicht om de EU-conformiteitsverklaring behorende bij het product op te stellen.

Op basis van het derde lid heeft de fabrikant de mogelijkheid om de stuurwielmarkering aan te vullen, dan wel te vervangen door een elektronisch label. Deze verplichting is nieuw ten opzichte van de huidige Wet scheepsuitrusting. De Europese Commissie zal eerst ingevolge artikel 11 van de richtlijn onderzoeken voor welke uitrustingsonderdelen het label geschikt zou kunnen zijn en welke vorm het zal krijgen. Op basis van artikel 37 van de richtlijn kan de Europese Commissie vervolgens gedelegeerde handelingen vaststellen ter bepaling van de specifieke

scheepsuitrusting waarvoor elektronische labels geschikt zouden kunnen zijn. Bij ministeriële regeling zal worden geregeld binnen welke termijn de markering mag worden aangevuld of vervangen door het elektronisch label (artikel 11 van de richtlijn). Het elektronisch label heeft als doel om namaak van scheepsuitrusting tegen te gaan en om controle tijdens inspecties gemakkelijker te maken.

Het tweede lid bepaalt dat de algemene beginselen opgenomen in artikel 30 van verordening 765/2008/EG van toepassing zijn op het gebruik van de stuurwielmarkering. Aangezien Europese verordeningen rechtstreekse werking hebben, is het niet gebruikelijk om een dergelijke bepaling op te nemen in nationale regelgeving. Echter, aangezien de verordening zich richt tot een CE-markering en niet tot een stuurwielmarkering, is het noodzakelijk om het vierde lid op te nemen.

Het vijfde lid geeft een delegatiegrondslag waardoor een aantal leden uit artikel 12 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 met betrekking tot de verplichtingen van de fabrikant bij regeling nader worden uitgewerkt. Op basis van het zesde lid wordt bij ministeriële regeling nadere regels gesteld omtrent de stuurwielmarkering (onder andere met betrekking tot de plaats van de markering en de bij de markering op te nemen aanvullende informatie).

Artikel 7

Op basis van dit artikel is de fabrikant zelf verantwoordelijk voor het nemen van corrigerende maatregelen als hem duidelijk is dat een product dat hij in de handel heeft gebracht, niet in overeenstemming is met de daarvoor geldende vereisten. De fabrikant kan er bijvoorbeeld achter komen doordat hij van een klant een klacht ontvangt, maar de fabrikant kan het ook zelf constateren. De fabrikant moet dan alle maatregelen nemen die nodig zijn om het product in overeenstemming te brengen. De te nemen maatregelen kunnen variëren van het aanpassen van de productie voor toekomstige producten in geval de huidige producten geen risico vormen, tot het uit de handel nemen of terugroepen van een of meerdere producten. Welke maatregelen gepast zijn, is in eerste instantie aan het oordeel van de fabrikant.

Wanneer de fabrikant constateert dat een product dat niet aan de daarvoor geldende vereisten voldoet een risico vormt, is hij verplicht om de markttoezichtautoriteit daarvan op de hoogte te brengen. De fabrikant is dan nog steeds verantwoordelijk voor de te nemen maatregelen. Mochten deze maatregelen onvoldoende zijn, dan kan op basis van artikel 24 van dit voorstel de markttoezichtautoriteit een last onder dwangsom of bestuursdwang opleggen. Bij het opleggen van de maatregelen dient de proportionaliteit en evenredigheid te worden gewaarborgd. Dit geldt tevens wanneer het product geen risico vormt, maar desalniettemin niet in overeenstemming is met de daarvoor geldende vereisten.

Deze bepaling moet worden onderscheiden van de bepalingen inzake markttoezicht (opgenomen in paragraaf 7). In dat geval voert de markttoezichtautoriteit een beoordeling uit indien bij een controle of na een melding van een derde vermoedens zijn dat een product niet (langer) voldoet aan de daarvoor gestelde vereisten. Indien de markttoezichtautoriteit constateert dat er aanleiding is tot het nemen van maatregelen omdat het product een risico vormt, zal de autoriteit in eerste instantie de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen bij de verantwoordelijke marktdeelnemer leggen.

Artikel 8

In het eerste lid is opgenomen dat een importeur of een distributeur van scheepsuitrusting vallend onder deze wet dezelfde verplichtingen heeft als de fabrikant. Dit betekent onder meer dat artikel 7 ook op een importeur of distributeur van toepassing is, mocht de situatie zich voordoen.

Het tweede lid geeft de Minister de bevoegdheid om bij ministeriële regeling regels te stellen waardoor de in hoofdstuk III van de richtlijn opgenomen verplichtingen voor de eventuele vertegenwoordiger, de importeur en de distributeur worden geïmplementeerd. Het gaat hierbij met name om de verplichtingen opgenomen in de artikelen 13 en 14 van de richtlijn scheepsuitrusting 2014.

Paragraaf 5. Conformiteit van scheepsuitrusting

Artikel 9

In het eerste lid is bepaald dat alle scheepsuitrusting moet worden onderworpen aan een conformiteitsbeoordeling alvorens het in de handel kan worden gebracht. De fabrikant mag hiervoor zelf een aangemelde instantie kiezen en mag daarbij ook voor een aangemelde instantie in een andere Europese lidstaat kiezen, zolang deze instantie aangemeld is om voor dat type scheepsuitrusting de gekozen beoordelingsmodule uit te voeren. Uiteraard moet de fabrikant alle medewerking verlenen aan de aangemelde instantie. Hierbij kan worden gedacht aan het overleggen van bepaalde (technische) documentatie en het toegang verlenen tot bepaalde productieprocessen.

Benadrukt dient te worden dat ook scheepsuitrusting die niet eerst in de handel wordt gebracht, maar direct aan boord wordt geplaatst onder de omschrijving van het eerste lid valt en derhalve moet worden onderworpen aan een conformiteitsbeoordeling. Men kan hier denken aan scheepsuitrusting die op bestelling wordt gemaakt en derhalve een uniek exemplaar vormt.

De aangemelde instantie verricht de conformiteitsbeoordeling overeenkomstig de conformiteitsbeoordelingsprocedures die zijn opgenomen in bijlage II bij de richtlijn. Welke modules de aangemelde instantie hierbij kan gebruiken wordt bij ministeriële regeling verder uitgewerkt op basis van het vierde lid. Het gaat hierbij om de implementatie van artikel 15, tweede lid, van de richtlijn. In bijlage II worden de vereisten voor de fabrikant en de aangemelde instantie per module uitgewerkt.

Artikel 10

Eerste lid

Artikel 6 van dit voorstel regelt dat wanneer scheepsuitrusting voldoet aan de in artikel 3 genoemde vereisten, de fabrikant een EU-conformiteitsverklaring opstelt en op de scheepsuitrusting de stuurwielmarkering aanbrengt. Met dit artikel wordt aangesloten bij artikel 5 van het Besluit 768/2008. In artikel 10 van dit voorstel wordt bepaald dat de EU-conformiteitsverklaring aan boord moet zijn van het schip waarop de scheepsuitrusting is geplaatst en daar moet worden bewaard. Deze verplichting voor de kapitein, dan wel reder, heeft tot gevolg dat te allen tijde kan worden gecontroleerd of de scheepsuitrusting voldoet aan de juiste vereisten. Het doel hierachter is dat de controle van de uitrusting wordt vergemakkelijkt. Wanneer de uitrusting vervolgens op een ander schip wordt aangebracht, dient de verklaring wederom aan

boord van het schip met de betreffende scheepsuitrusting te worden bewaard.

Tweede lid

Het tweede lid bevat een delegatiebepaling waardoor nadere regels worden gesteld met betrekking tot de EU-conformiteitsverklaring. Deze grondslag zal worden gebruikt om bijvoorbeeld regels te stellen over de inhoud en vorm van de verklaring. Het gaat hierbij voornamelijk om implementatie van het bepaalde in artikel 16 van de richtlijn.

Paragraaf 6. Aangemelde instanties

Artikelen 11 en 12

De richtlijn scheepsuitrusting 2014 vereist dat de lidstaten de CBI aanmelden bij de Commissie en de andere Europese lidstaten. Voordat de instanties kunnen worden aangemeld, dient de CBI eerst in Nederland te worden aangewezen. Op grond van artikel 11, eerste lid, wordt een CBI aangewezen door de Minister om de conformiteitsbeoordelingen uit te voeren. In de praktijk zal de ILT deze aanwijzing en aanmelding verzorgen. De CBI moet zelf bij de ILT een verzoek indienen om te worden aangewezen. De CBI kan worden aangewezen om één of verschillende onderdelen van een conformiteitsbeoordeling uit te voeren zoals ijken, testen, certificeren of inspecteren, afhankelijk van welke onderdelen die CBI heeft aangegeven te willen uitvoeren. De vereisten omtrent dit verzoek worden uitgewerkt in een ministeriële regeling. Het gaat hierbij onder meer om de gegevens en bescheiden die door de instantie moeten worden aangeleverd bij de aanvraag. Ook wordt bij ministeriële regeling bepaald aan welke eisen de instantie moet voldoen om te worden aangewezen. Zo wordt na ontvangst van het verzoek tot aanwijzing beoordeeld of de instantie voldoet aan bijlage III bij de richtlijn.

In artikel 12, eerste lid, is bepaald dat wanneer de CBI is aangewezen door de Minister, de Minister de CBI vervolgens zal aanmelden bij de Europese Commissie en de overige Europese lidstaten. Dit gebeurt in het Europese informatiesysteem NANDO. In de praktijk zal de ILT deze aanmelding verrichten. De eisen waaraan de aanmeldende autoriteit moet voldoen zijn opgenomen in bijlage V bij de richtlijn. Deze eisen hebben met name betrekking op de deskundigheid en onafhankelijkheid van de aanmeldende autoriteiten. Aangezien deze eisen tot de overheid zijn gericht worden deze niet in het onderhavige wetsvoorstel geïmplementeerd. Doordat de aanwijzing wordt gedaan door een uitvoerende dienst van de rijksoverheid, te weten de ILT, is gewaarborgd dat aan deze vereisten is voldaan.

In het tweede lid is bepaald dat de aangemelde instantie pas over kan gaan tot het verrichten van conformiteitsbeoordelingen indien er geen bezwaar is ingediend door de Europese Commissie of andere EU-lidstaten. In bijlage IV, onder 2.5. bij de richtlijn is de bezwaartermijn gespecificeerd. Wanneer gebruik wordt gemaakt van accreditatie is de periode waar binnen bezwaar kan worden gemaakt twee weken. Bij aanmelding zonder accreditatie bedraagt de bezwaarperiode twee maanden. Als laatste worden overeenkomstig bijlage V ook eisen aan de aanmeldende autoriteit zelf gesteld op het gebied van onafhankelijkheid en technische expertise.

Artikel 13

De Minister is verantwoordelijk voor de correcte uitvoering door de aangemelde instantie van het bij of krachtens deze wet bepaalde en houdt daartoe bestuurlijk toezicht. Het is de taak van de aangemelde instantie om toezicht te houden op de conformiteit van de scheepsuitrusting. Daarom is het van belang dat ook in de gaten wordt gehouden of de aangemelde instantie goed functioneert en haar werkzaamheden naar behoren uitvoert. Het tweede lid schrijft voor dat de aangemelde instantie ten minste iedere twee jaar moet worden gecontroleerd. Deze controle zal worden uitgevoerd door de ILT als aanmeldende instantie, naast de controles die de RvA uitvoert voor wat betreft de onderdelen die in de accreditatie zijn opgenomen. Deze tweejaarlijkse controle is wenselijk omdat de Minister op basis van het eerste lid verantwoordelijk is voor de aanwijzing en aanmelding, en voor het toezicht op de aangemelde instantie.

Het derde lid biedt een mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te stellen omtrent het toezicht op aangemelde instanties en eventuele kosten die uit bijzonder toezicht voortvloeien. In voorkomend geval kan het zijn dat deze kosten moeten worden vergoed door de aangemelde instantie zelf, waarbij zal worden aangesloten bij de uitgangspunten die door het kabinet zijn opgenomen in het Kabinetsstandpunt inzake de doorberekening van handhavingkosten (Kamerstukken II 2013/14, 24 036, nr. 407).

Artikel 14

Artikel 14 maakt het mogelijk dat de Minister de aanwijzing intrekt, opschort of beperkt, wanneer de aangemelde instantie niet (langer) aan de gestelde vereisten voldoet. Als gevolg daarvan, zal ook de aanmelding bij de Europese Commissie worden ingetrokken. Wanneer de Minister gebruik maakt van deze bevoegdheid, dient hij op basis van de richtlijn de andere lidstaten van de Europese Unie alsmede de Europese Commissie hiervan op de hoogte te stellen. Of de aanwijzing wordt ingetrokken, opschort of beperkt is afhankelijk van de ernst van de gevolgen van het niet voldoen of het niet-nakomen van de verplichtingen door de CBI.

Op basis van het tweede lid worden de verplichtingen van de aangemelde instantie ten opzichte van de Minister, andere aangemelde instanties en de Europese Commissie opgenomen in een ministeriële regeling. Het gaat hierbij onder meer om het verstrekken van informatie over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten of over omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor aanmelding.

Artikel 15

Wanneer ingevolge artikel 14 de aanwijzing (en daarmee de aanmelding) van de aangemelde instantie wordt ingetrokken, behouden de stukken die door de aangemelde instantie zijn afgegeven, zoals het conformiteitscertificaat, hun geldigheid. Door dit lid is het niet nodig om alle scheepsuitrusting die aan boord van schepen is geplaatst te vervangen of opnieuw te laten keuren.

Er zijn echter, ingevolge het tweede lid, uitzonderingen mogelijk op dit uitgangspunt. Wanneer de Minister van oordeel is dat er sprake is van dreigend of rechtstreeks gevaar, kan de Minister één of meerdere documenten ongeldig verklaren.

Paragraaf 7. Markttoezicht

Artikel 16

In artikel 16 wordt bepaald dat de markttoezichtautoriteit bij ministeriële regeling worden aangewezen. Het gaat hier om toezichthouders in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, waardoor de markttoezichtautoriteit gebruik kan maken van de bevoegdheden opgenomen in titel 5.2 van die wet.

Artikel 17

Eerste lid

Het is de taak van de aangemelde instantie om toezicht te houden op de conformiteit van de scheepsuitrusting. Indien de fabrikant voldoet aan de aan hem gestelde verplichtingen, zal de aangemelde instantie een conformiteitscertificaat uitreiken aan de fabrikant. In het eerste lid wordt uitgegaan van de situatie dat de aangemelde instantie reeds een conformiteitscertificaat aan de fabrikant heeft uitgereikt. Ingevolge bijlage II bij de richtlijn, houdt de aangemelde instantie ook dan nog toezicht. De aangemelde instantie kan, afhankelijk van de gekozen module, bijvoorbeeld periodieke audits uitvoeren en kan onaangekondigde bezoeken aan de fabrikant afleggen (modules D en E). Indien de aangemelde instantie na verlening van het conformiteitscertificaat vaststelt dat een product niet langer voldoet aan de vereisten gesteld op basis van dit wetsvoorstel, verlangt de aangemelde instantie van de fabrikant dat hij alle passende corrigerende maatregelen neemt. Op basis van dit lid is het de verantwoordelijkheid van de fabrikant om te zorgen dat het product aan de vereisten voldoet.

Tweede lid

Zoals hierboven is vermeld, is het de verantwoordelijkheid van de fabrikant om te zorgen dat zijn producten aan de vereisten voldoen. Indien de fabrikant geen maatregelen neemt of de maatregelen onvoldoende effect hebben, zal de aangemelde instantie het conformiteitscertificaat beperken, opschorten of intrekken.

Artikel 18

Eerste lid

Het markttoezicht op scheepsuitrusting is voor het overgrote deel geregeld in verordening 765/2008, die onderdeel uitmaakt van het NWK. De bepalingen in dit voorstel zijn aanvullend op de bepalingen in hoofdstuk III van de genoemde verordening. Wanneer de markttoezichtautoriteit signalen krijgt dat een product een risico kan vormen voor de maritieme veiligheid, de gezondheid of het milieu, zal hij een beoordeling uitvoeren. Als de beoordeling door de markttoezichtautoriteit heeft plaatsgevonden, is het mogelijk dat blijkt dat de onderzochte scheepsuitrusting toch geen risico vormt. In dat geval hoeven geen maatregelen te worden genomen. Er kan ook blijken dat de uitrusting al dan niet voldoet aan de gestelde vereisten en een risico vormt. In dat geval zal de markttoezichtautoriteit de betrokken marktdeelnemer verzoeken om het risico te weg te nemen. Dit kan door middel van het nemen van corrigerende maatregelen of door middel van het uit de handel nemen of terugroepen van de scheepsuitrusting. Ook de termijn die de markttoezichtautoriteit stelt waarbinnen de scheepsuitrusting uit de handel moet zijn genomen, dan wel is teruggeroepen, is afhankelijk van de situatie.

Derde lid

Nadat de markttoezichtautoriteit de verantwoordelijke marktdeelnemer heeft verzocht actie te ondernemen om het risico weg te nemen, zal de markttoezichtautoriteit ook de aangemelde instanties op de hoogte brengen van de beoordeling van het product en van de beperkende maatregelen die door de betrokken marktdeelnemer moeten worden genomen. Het is van belang hierbij te vermelden dat artikel 21 van verordening 765/2008 in dat geval van toepassing is. In dit artikel staan enkele waarborgen voor de marktdeelnemer opgenomen om ervoor te zorgen dat de opgelegde maatregelen evenredig zijn.

Op basis van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is de markttoezichtautoriteit verplicht om de Commissie en de andere lidstaten van de Europese Unie op de hoogte te brengen van de resultaten van de beoordeling en van de beperkende maatregelen die zij van de marktdeelnemer hebben verlangd, indien zij van mening is dat de niet-conformiteit zich niet beperkt tot Nederland of tot Nederlandse schepen.

Tweede en vierde lid

Op basis van het eerste lid wordt de verantwoordelijke marktdeelnemer in de gelegenheid gesteld om zelf de noodzakelijke maatregelen te nemen. In het tweede lid wordt nogmaals verduidelijkt dat de marktdeelnemer verantwoordelijk is voor het nemen dan wel uitvoeren van de maatregelen op alle producten aan boord van Europese schepen of die door hen op de markt in de Europese Unie heeft aangeboden. Daarnaast moeten de maatregelen worden toegepast op producten die zijn geleverd voor plaatsing aan boord van een EU-schip.

In het vierde lid is bepaald dat de markttoezichtautoriteit kan ingrijpen wanneer de betrokken marktdeelnemer niet of niet tijdig de passende maatregelen neemt om te zorgen dat de producten voldoen aan de vereisten van dit voorstel. De markttoezichtautoriteit heeft op basis van dit lid de bevoegdheid om alle passende maatregelen te nemen die hij nodig acht het risico weg te nemen. Het is hierbij van belang dat het slechts gaat om voorlopige maatregelen, aangezien het uitgangspunt is dat de betrokken marktdeelnemer zelf verantwoordelijk is voor de te ondernemen acties. De markttoezichtautoriteit kan op basis van artikel 24 hierbij gebruik maken van een last onder bestuursdwang, of, mede gelet op artikel 5:32, eerste lid, Awb, van een last onder dwangsom.

Ook hier vereist de richtlijn dat de markttoezichtautoriteit de Commissie en de andere lidstaten onverwijld van deze maatregelen op de hoogte brengt.

Artikel 19

Wanneer de markttoezichtautoriteit bij een beoordeling zoals omschreven in de toelichting bij artikel 18, eerste lid, constateert dat de scheepsuitrusting wel voldoet aan de vereisten gesteld bij of krachtens deze wet, maar desondanks toch een risico vormt voor de maritieme veiligheid, de gezondheid of het milieu, zal de markttoezichtautoriteit verlangen dat de betrokken marktdeelnemer passende maatregelen neemt om een einde te maken aan het risico. Deze maatregelen worden toegepast op alle producten die zijn geplaatst of worden geleverd voor plaatsing aan boord van een EU-schip. In het tweede lid wordt nogmaals verduidelijkt dat de marktdeelnemer verantwoordelijk is voor het nemen dan wel uitvoeren van de maatregelen op alle producten aan boord van Europese schepen

of. Daarnaast moeten de maatregelen worden toegepast op producten die de marktdeelnemer op de markt in de Europese Unie heeft aangeboden.

Welke maatregel de verantwoordelijke marktdeelnemer moet nemen, kan worden opgelegd door de markttoezichtautoriteit, maar kan ook aan de beoordeling van die marktdeelnemer worden overgelaten. De markttoezichtautoriteit kan voor het uit de handel nemen, dan wel terugroepen van de scheepsuitrusting een termijn stellen waarbinnen deze maatregel moet worden uitgevoerd. Even als bij artikel 18, kan de markttoezichtautoriteit hierbij gebruik maken van de bestuursrechtelijke bevoegdheid opgenomen in artikel 24.

Artikel 20

Artikel 20 verplicht de markttoezichtautoriteit om de verantwoordelijke marktdeelnemer op te dragen een niet nagekomen, dan wel onjuist uitgevoerde verplichting alsnog in overeenstemming te brengen met de wettelijke voorschriften. Het betreft hier administratieve verplichtingen, waarvoor de marktdeelnemer de mogelijkheid wordt geboden om de tekortkoming te verhelpen. Slechts wanneer hieraan geen of niet tijdig gehoor wordt gegeven kan de markttoezichtautoriteit passende maatregelen nemen om het aanbieden van het product te verbieden of beperken, dan wel het uit de handel te nemen of het terug roepen. Ook hierbij kan de markttoezichtautoriteit gebruik maken van de bevoegdheid opgenomen in artikel 24 van dit wetsvoorstel.

Paragraaf 8. Bijzondere bepalingen

Artikel 21

De verplichting dat scheepsuitrusting die aan boord van een EU-schip wordt geplaatst van een stuurwielmarkering moet zijn voorzien, geldt niet onverkort. Het is namelijk niet onder alle omstandigheden redelijk om dat te eisen. In artikel 21 wordt het mogelijk gemaakt om bij een ministeriële regeling enkele uitzonderingen op te nemen op de markeringsvereiste om technische innovatie en de ontwikkeling van nieuwe uitrusting niet tegen te gaan. Het betreft de implementatie van artikelen 30 tot en met 32 van de richtlijn. Er is voor gekozen om dit bij regeling te doen, omdat de vergelijkbare bepalingen uit de richtlijn scheepuitrusting 1996 in de Rvz en Rvvs zijn opgenomen.[21] Het ligt derhalve voor de hand om ook in het kader van de Wet scheepsuitrusting de vereisten hiervoor op te nemen in een regeling.

Ingevolge het tweede lid hoeft de scheepsuitrusting vallende onder de uitzondering van het eerste lid, niet te voldoen aan vereisten die zijn opgenomen in artikel 3, eerste lid, en mag het onder omstandigheden ook zonder stuurwielmarkering in de handel worden gebracht.

Paragraaf 9. Handhaving

Artikelen 22 tot en met 24

Ter uitvoering van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 is in artikel 22 opgenomen welke handelingen in strijd met een aantal van de in het onderhavige wetsvoorstel opgenomen voorschriften zijn. Overtreding van deze verboden kan op grond van artikel 23, eerste lid, worden gehandhaafd door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete. Er is voor

[21] Op de verhouding met de Schepenwet en de Wvvs wordt nader ingegaan in paragraaf 4.2. van deze memorie van toelichting.

gekozen om de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete als handhavinginstrument naast strafrechtelijke sancties in dit wetsvoorstel op te nemen, teneinde de effectiviteit van het bestuurlijk toezicht door met name de ILT verbeteren. Met de mogelijkheid voor het opleggen van de boete kan de ILT een punitieve sanctie van financiële aard op laten leggen.[22] De procedure die moet worden gevolgd bij het opleggen van een bestuurlijke boete is geregeld in afdeling 5.4.2 van de Awb. Uit het oogpunt van rechtsbescherming biedt de bestuurlijke boete als beschikking in de zin van de Awb de waarborgen in de vorm van de reguliere bezwaar- en beroepsmogelijkheden van die wet.

Artikel 23 van het onderhavige voorstel ziet op de punitieve handhaving door middel van het opleggen van een bestuurlijke boete. In het voorgestelde tweede, derde en vierde lid is, overeenkomstig artikel 5:46 van de Awb, de maximale hoogte vastgelegd op een boete van ten hoogste respectievelijk de derde, vierde of vijfde categorie als bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Een boete van maximaal de derde categorie wordt een geschikte sanctie gevonden voor lichtere overtredingen. In artikel 23, tweede lid, is bepaald dat het hier gaat om overtreding van artikel 22, eerste lid, te weten het aan boord plaatsen van uitrusting of het in de handel brengen van uitrusting zonder stuurwielmarkering, of in voorkomend geval het ontbreken van een geldige uitzondering van deze verplichting. Ook kan een boete van de derde categorie worden opgelegd indien de scheepsuitrusting niet vergezeld gaat van de bijbehorende EU-conformiteitsverklaring. De bestuurlijke boete wordt hier als voldoende doeltreffend en afschrikwekkend beschouwd, waarbij strafrechtelijke sanctionering voor deze overtredingen niet in de rede ligt.

Een boete van ten hoogste de vierde categorie is veelvoorkomend bij productregelgeving. Deze boete kan ingevolge artikel 23, derde lid, worden opgelegd bij wanneer met name de marktdeelnemers hun verplichtingen die zijn opgenomen in dit wetsvoorstel niet nakomen. Vaak gaat het hier om ondernemingen die aan het begin van de handelsketen staan. Zij zijn ervoor verantwoordelijk om te zorgen dat de producten die zij op de markt brengen, voldoen aan de juiste vereisten en normen. Daarom wordt een boete van de vierde categorie, naast de mogelijkheid van strafrechtelijke sanctionering op basis van de Wed, geschikt en afschrikwekkend geacht. Overtredingen die met een boete van ten hoogste de vierde categorie kunnen worden gestraft zijn onder meer het onterecht aanbrengen van een stuurwielmarkering of opstellen van een EU-conformiteitsverklaring. Deze sancties zijn vergelijkbaar met sancties die gelden op grond van andere wetten waarin eisen worden gesteld, met name op het punt van CE-markeringen, aan de veiligheid van producten die in de handel worden gebracht.
Ten slotte biedt artikel 23 de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete van ten hoogste de vijfde categorie voor enkele verplichtingen die gelden voor marktdeelnemers in het kader van het markttoezicht. Deze hogere categorie voor marktdeelnemers wordt passend geacht gezien hun verantwoordelijk voor de producten. Indien er iets mis blijkt te zijn met hun producten, is het nodig dat de marktdeelnemer zijn verantwoordelijkheid neemt en zorgt dat alle nodige maatregelen worden genomen. Tevens moet de op te leggen boete voldoende afschrikwekkend zijn. Een lagere categorie wordt daarbij niet voldoende geacht. Uiteraard geldt in alle gevallen dat de boete proportioneel dient te

[22] Op de bevoegdheden van de markttoezichtautoriteit en de gemaakte keuze tussen een bestuurlijke boete en een bestuurlijke strafbeschikking wordt nader ingegaan in paragraaf 6.2. van deze memorie van toelichting.

zijn. Dit kan betekenen dat niet de maximale hoogte van een boetecategorie wordt opgelegd, maar dat voor een lager bedrag zal worden gekozen. Uiteraard dient de hoogte van de boete bij oplegging voldoende gemotiveerd te worden.

In artikel 24 wordt aan de Minister de bevoegdheid gegeven om een last onder bestuursdwang of (in combinatie met artikel 5:32 Awb) een last onder dwangsom op te leggen. Door middel van het opleggen van een dergelijke last kunnen maatregelen worden afgedwongen indien met name marktdeelnemers de in deze wet opgelegde verplichtingen niet nakomen. Echter, ook in andere gevallen kan gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang, dan wel dwangsom. Bij een dwangsom wordt een geldbedrag verbeurd indien niet binnen een bepaalde termijn maatregelen worden getroffen door de overtreder zelf. Bij bestuursdwang neemt de Minister zelf maatregelen om de niet-conformiteit weg te nemen, op kosten van de overtreder.

Wat betreft de strafrechtelijke handhaving wordt verwezen naar de toelichting in paragraaf 6.2. en bij artikel 30 van dit voorstel.

Paragraaf 10. Overgangsrecht en slotbepalingen

Artikel 25

In artikel 25 is voorzien in het overgangsrecht. In paragraaf 8.2. van deze memorie van toelichting is het overgangsrecht reeds toegelicht.

Artikel 26

Aangezien de richtlijn scheepsuitrusting 2014 onderdeel uitmaakt van het zogenaamde «acquis communautaire» dat op grond van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (Annex II – part II, van de EEA Agreement) ook voor de EER-landen verbindend is, worden deze landen voor wat betreft dit wetsvoorstel gelijk getrokken met een Europese lidstaat.

Artikel 27

In artikel 27 is opgenomen dat wijzigingen van de bijlagen bij de richtlijn van rechtswege gelding krijgen in de Nederlandse regelgeving. De Europese Commissie heeft op basis van artikel 36 van de richtlijn de mogelijkheid om middels gedelegeerde handeling bijlage III te wijzigen. Echter, omdat in het onderhavige wetsvoorstel tevens op andere plaatsen wordt verwezen naar de bijlagen bij de richtlijn, is het wenselijk om ook de dynamische verwijzing voor de andere bijlagen te laten gelden.

De bevoegdheid tot het vaststellen van gedelegeerde handelingen kan op basis van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie aan de Europese Commissie worden verleend. Bij een dynamische verwijzing wordt verwezen naar de tekst van Europese regelgeving inclusief toekomstige wijzigingen of aanvullingen. Dynamische verwijzing wordt vooral gebruikt bij gedetailleerde Europese regelgeving, (technische) bijlagen en materie die veelvuldig aan wijziging onderhevig is.

Een dynamische verwijzing kan niet worden opgenomen wanneer na wijziging van de betreffende Europese regelgeving een aanpassing van de nationale regelgeving noodzakelijk is. In het derde lid is de dynamische verwijzing uitsluitend opgenomen voor de bijlagen bij de richtlijn, aangezien in dit wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving wordt verwezen naar de bijlagen. Daardoor heeft een eventuele wijziging van die

bijlagen niet tot gevolg dat de nationale regelgeving moet worden aangepast. Daarnaast bevatten de bijlagen bij de richtlijn de technische uitwerking van dit wetsvoorstel.

Van een wijziging in één of meerdere bijlagen bij de richtlijn scheepsuitrusting 2014 moet mededeling worden gedaan in de Staatscourant. Die mededeling bevat de te implementeren bindende Europese regelgeving (dus de wijziging van de bijlagen bij de richtlijn), de bestaande nationale regelgeving door middel waarvan aan de te implementeren rechtshandeling wordt voldaan (het onderhavige wetsvoorstel), de datum waarop de wijzigingen van toepassing worden in Nederland en eventueel een transponeringstabel.

Bij een dynamische verwijzing treedt een wijziging in werking op het tijdstip waarop de gedelegeerde handeling in werking treedt. Op grond van artikel 27 kan echter ook een andere datum worden vastgesteld. Dit geschiedt middels een ministerieel besluit, dat in de Staatscourant moet worden gepubliceerd. Het zal hierbij meestal gaan om een eerder tijdstip. Een later tijdstip is slechts mogelijk wanneer de Europese richtlijn daartoe de mogelijkheid biedt.

Artikelen 28 en 29

De artikelen 28 en 29 wijzigen ieder een algemene maatregel van bestuur. In artikel 28 wordt het Besluit draagbare blustoestellen 1997 gewijzigd, en in artikel 29 het Besluit kwik en kwikhoudende producten. In deze besluiten wordt verwezen naar de richtlijn scheepsuitrusting 1996. In de artikelen 28 en 29 worden deze verwijzingen aangepast, zodat voortaan wordt verwezen naar de juiste onderdelen van de richtlijn scheepsuitrusting 2014 en naar dit wetsvoorstel. De reden dat deze wijzigingen in dit wetsvoorstel worden meegenomen is omdat er geen algemene maatregel van bestuur is die betrekking heeft op dit onderwerp. Dit wetsvoorstel is derhalve het meest aangewezen instrument om beide besluiten aan te passen.

Artikel 30

Artikel 30 voorziet in de strafrechtelijke handhaving van dit voorstel. In paragraaf 6.2. van deze memorie van toelichting is de handhaving reeds toegelicht.

Artikel 31

In artikel 29 wordt de Wet scheepsuitrusting ingetrokken. Die wet implementeert de richtlijn scheepsuitrusting 1996. Door het intrekken van die richtlijn door de richtlijn scheepsuitrusting 2014 en doordat het onderhavige wetsvoorstel dezelfde materie regelt als de Wet scheepsuitrusting, kan de laatstgenoemde wet worden ingetrokken.

Artikel 32

Bij de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Dit is nodig omdat het voorstel strekt tot implementatie van een Europese richtlijn. Daarbij wordt, met gebruikmaking van de uitzonderingsmogelijkheid die Aanwijzing 174, vierde lid, onder d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving daarvoor biedt, afgeweken van het stelsel van de vaste verandermomenten.

Het is niet zeker dat dit wetsvoorstel kan worden afgerond voor de in de richtlijn vastgelegde toepassingsdatum van 18 september 2016. Daarom is in dit artikel tevens bepaald dat indien de wet na 17 september 2016 in het Staatsblad wordt geplaatst deze in werking treedt op de dag na de plaatsing in het Staatsblad.

III. Transponeringstabel

Artikel in de richtlijn scheepsuitrusting nr. 2014/90/EG	Artikel in nationale regelgeving	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 1	Behoeft geen implementatie – betreft het doel van de richtlijn	n.v.t.	–
Artikel 2	Artikel 1 Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 3	Behoeft geen implementatie – betreft werkingssfeer	n.v.t.	–
Artikel 4, eerste en tweede lid	Artikel 3, eerste en tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 4, derde en vierde lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten en de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 5, eerste lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten. Dit lid is in de praktijk tevens geïmplementeerd in het kader van certificering op grond van de regelgeving bij of krachtens de Schepenwet (artikelen 3, eerste lid, en 3a, eerste lid, van de Schepenwet, artikel 5 van het Schepenbesluit 2004 en artikelen 32 tot en met 35 van de Regeling veiligheid zeeschepen), en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (artikelen 7, derde lid, en 8, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, artikelen 5 en 11 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen en artikelen 6 tot en met 8 en 10 van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen).	n.v.t.	–
Artikel 5, tweede lid	Artikel 4 Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 6	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – betreft verbod op het beperken van de werking van de interne markt	n.v.t.	–
Artikel 7	Artikel 5 Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 8	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 9, eerste lid	Artikel 6, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 9, tweede lid	Artikel 22, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 9, derde lid	Artikel 1, onder «stuurwielmarkering», Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 9, vierde lid	Artikel 6, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 10	Artikel 6, vijfde lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 11, eerste lid	Artikel 1 en artikel 6, derde lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–

Artikel in de richtlijn scheepsuitrusting nr. 2014/90/EG	Artikel in nationale regelgeving	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 11, tweede tot en met vierde lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 11, vijfde en zesde lid	Artikel 6, vijfde lid, Wet scheepsuitrusting (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 12, eerste lid	Artikel 6, vierde lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 12, derde lid	Artikel 6, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 12, tweede en vierde tot en met achtste lid	Artikel 6, vijfde lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 12, negende lid	Artikel 7 Wet scheepsuitrusting	n.v.t.	–
Artikel 12, tiende lid	Titel 5.2 Algemene wet bestuursrecht	n.v.t.	–
Artikel 13	Artikel 8, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 14, eerste, tweede en vierde lid	Artikel 8, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 14, derde lid	Artikel 8, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016		
Artikel 15, eerste lid	Artikel 1, onder «conformiteitsbeoordeling» Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 15, tweede lid	Artikel 9, eerste, tweede en vijfde lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 15, derde lid	Behoeft geen implementatie – gericht aan de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 16, eerste lid	Artikel 6, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 16, tweede lid	Artikel 10, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 16, derde lid	Artikel 6, vierde lid, Wet scheepsuitrusting 2016		
Artikel 16, vierde lid, eerste volzin	Artikel 10, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 16, vierde lid, tweede volzin	Artikel 10, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 16, vijfde lid	Artikel 10, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 17, eerste lid	Artikel 12, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 17, tweede lid	Artikel 11, derde lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 18, eerste en vierde tot en met zesde lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – feitelijk geïmplementeerd doordat Onze Minister is aangewezen als de aanmeldende autoriteit	n.v.t.	–
Artikel 18, tweede lid	Artikel 13, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–

Artikel in de richtlijn scheepsuitrusting nr. 2014/90/EG	Artikel in nationale regelgeving	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 18, derde lid	Behoeft geen implementatie	De lidstaten kunnen bepalen om de beoordeling en controle op de aangemelde instanties moet worden uitgevoerd door een nationale accreditatie-instantie	De Nederlandse nationale accreditatie-instantie (Raad voor Accreditatie) voert dergelijke beoordelingen niet uit. Derhalve is dit lid uit de richtlijn niet geïmplementeerd
Artikel 19, eerste lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – betreft feitelijke handelingen in het kader van een informatieverplichting (zie de toelichting in paragraaf 3.5)	n.v.t.	–
Artikel 19, tweede lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie		
Artikel 20	Artikel 14, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 21, eerste lid, eerste volzin	Artikel 14, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 21, eerste lid, tweede volzin, en tweede lid	Behoeft geen implementatie – gericht aan de lidstaten – betreft feitelijke handelingen met gebruikmaking het NANDO-systeem (zie de toelichting in paragraaf 3.5)	n.v.t.	–
Artikel 22	Behoeft geen implementatie – gericht aan de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 23, eerste lid	Artikel 9, vierde lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 23, tweede lid	Artikel 14, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 23, derde lid	Artikel 17 Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 24	Artikel 14, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 25, eerste lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – betreft feitelijke handelingen in het kader van toezicht	n.v.t.	–
Artikel 25, tweede lid	Behoeft geen implementatie – betreft feitelijke uitvoering	n.v.t.	–
Artikel 25, derde lid	Controle aan boord: Reeds geïmplementeerd in het kader van certificering op grond van de regelgeving bij of krachtens de Schepenwet (artikelen 3, eerste lid, en 3a, eerste lid, Schepenwet, artikel 5 van het Schepenbesluit 2004 en artikelen 32 tot en met 35 van de Regeling veiligheid zeeschepen) en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (artikelen 7, derde lid, en 8, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, artikelen 5 en 11 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen en artikelen 6 tot en met 8 en 10 van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen). Inzage in documenten: Artikelen 5:16 en 5:17 Algemene wet bestuursrecht	n.v.t.	–
Artikel 25, vierde lid	Artikelen 5:18 en 5:20 Algemene wet bestuursrecht	n.v.t.	–

Artikel in de richtlijn scheepsuitrusting nr. 2014/90/EG	Artikel in nationale regelgeving	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 26, eerste lid, eerste alinea, eerste volzin	Behoeft geen implementatie – betreft feitelijk handelen	n.v.t.	–
Artikel 26, eerste lid, eerste alinea, tweede volzin	Artikel 5:20 Algemene wet bestuursrecht	n.v.t.	–
Artikel 26, eerste lid, tweede alinea	Artikel 18, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 26, eerste lid, derde alinea	Artikel 18, derde lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 26, eerste lid, vierde alinea	Behoeft geen implementatie – verordening is rechtstreeks werkend	n.v.t.	–
Artikel 26, tweede lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – Betreft feitelijke handelingen met gebruikmaking het NANDO-systeem (zie de toelichting in paragraaf 3.5)	n.v.t.	–
Artikel 26, derde lid	Artikel 18, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 26, vierde lid, eerste alinea	Artikel 18, vierde lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 26, vierde lid, tweede alinea	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – betreft feitelijke handelingen	n.v.t.	–
Artikel 26, vijfde tot en met achtste lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – betreft feitelijke handelingen	n.v.t.	–
Artikel 27	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten en de Commissie – betreft EU-vrijwaringsprocedure	n.v.t.	–
Artikel 28, eerste lid	Artikel 19, eerste lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 28, tweede lid	Artikel 19, tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 28, derde lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten – betreft feitelijke handelingen (zie de toelichting in paragraaf 3.5)	n.v.t.	–
Artikel 28, vierde en vijfde lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie		
Artikel 29	Artikel 20 Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Artikel 30, eerste lid	Artikel 21, eerste lid, onderdeel a, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting) Tevens in: – artikelen 32 tot en met 35 Regeling veiligheid zeeschepen – artikelen 6 tot en met 8 en 10 Regeling voorkoming verontreiniging door schepen	n.v.t.	–
Artikel 30, tweede en vierde tot en met zesde lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de lidstaten en de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 30, derde lid	Artikel 21, eerste lid, onderdeel a, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–

Artikel in de richtlijn scheepsuitrusting nr. 2014/90/EG	**Artikel in nationale regelgeving**	**Omschrijving beleidsruimte**	**Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte**
Artikel 31	Artikel 21, eerste lid, onderdeel b, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting) Tevens in: – artikelen 32 tot en met 35 Regeling veiligheid zeeschepen – artikelen 6 tot en met 8 en 10 Regeling voorkoming verontreiniging door schepen	n.v.t.	–
Artikel 32	Artikel 21, eerste lid, onderdeel c, Wet scheepsuitrusting 2016 (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 33	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 34, eerste lid	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 34, tweede lid	Artikel 14, tweede lid, Wet scheepsuitrusting (Regeling scheepsuitrusting)	n.v.t.	–
Artikel 35	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 36	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 37	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikel 38	Behoeft geen implementatie – gericht tot de Commissie	n.v.t.	–
Artikelen 39 tot en met 42, met uitzondering van artikel 40, tweede lid	Behoeft geen implementatie – betreft slotbepalingen	n.v.t.	–
Artikel 40, tweede lid	Artikel 25, eerste en tweede lid, Wet scheepsuitrusting 2016	n.v.t.	–
Bijlage I	Via dynamische verwijzing	n.v.t.	–
Bijlage II	Via dynamische verwijzing	n.v.t.	–
Bijlage III	Via dynamische verwijzing	n.v.t.	–
Bijlage IV	Via dynamische verwijzing	n.v.t.	–
Bijlage V	Behoeft geen implementatie – aanmeldende autoriteit is Onze Minister	n.v.t.	–

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus